

Auto Bild
SPEZIAL
Nr. 1
2004
www.autobild.de
NUR
3,60 EUR
4198057
903606
01
TÜV
TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT
AUTO REPORT 2004
196 Seiten, die jeder Autofahrer kennen sollte
189 Typen im Test
3000 Modelle in der Preisübersicht
924 macht den Traum vom Porsche bezahlbar
36 Autos, die ihr Geld auch nach Jahren noch wert sind
Der perfekte
Gebrauchtwagen-
Ratgeber
91,6 Prozent fehlerfrei: Audi A2 auf Platz 1
TÜ V 2004
430 000
www.Auto Bild.de
Gebrauchte auf einen Klick
Auto Bild TÜV AUTO REPORT 2004
Österreich 4,– €; Polen 22,– PLN; Schweiz 7,– CHF; Slowakei 220,– SKK; Ungarn 1250,– HUF





DAS TÜV-URTEIL

Bei Autos aus Italien haben nicht nur Pannenhelfer ihre Vorurteile. Die Alfa Romeo 145/146 bestätigen diese

Ein Italiener alter Schule



Alfa Romeo 145/Alfa Romeo 146

Bauzeit: 1994 bis 2000

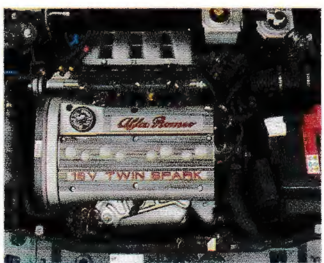
Motoren: von 90 PS (1.4) bis 155 PS (2.0)

DAT-Preise: von 3400 bis 10 900 Euro

Wer Barolo, Pasta und Verdi schätzt, wird diesen Alfa mögen. Zuverlässigkeitsfanatiker macht er selten glücklich

▸ **Nutzwert** Für den Dreitürer spricht vor allem das Design. Spannender und sportlicher als das des Fünftürers 146, aber unpraktischer: 320 Liter Kofferraumvolumen reichen für Singles, Familien werden im kleinsten Alfa nicht glücklich (146: 380 Liter). Die kurzen Fond-Kopfstützen beweisen, dass Alfa nicht an vier erwachsene Passagiere dachte. Das Cockpit ist schlecht verarbeitet, an Ablagefächern wurde eisern gespart, dafür wirken die Kunststoffe edel. Tipp: Auf ABS achten, denn nicht alle Ausstattungsversionen bekamen die Stotterbremse serienmäßig eingebaut.

▸ **Fahrspaß** In diesem Kapitel kann traditionell jeder Alfa punkten. Direkte, präzise Lenkung, gut dosierbare Bremse und ein sportlich abgestimmtes Fahrwerk bringen viel Freude am Fahren. Zumindest, wenn alle Verschleißteile in bestem Zustand sind, was nach zahlreichen rasanten Jahren nicht immer der Fall ist. Vor allem die Bremsklötze halten nicht ewig. Unser Tipp: Finger weg vom Billig-Alfa, Reparaturen sind meist teuer, und der Fahrspaß ist dann rasch dahin. Neben dem Klassiker (Zweiliter-Benziner mit 155 PS) ist auch der sparsame JTD-Diesel (105 PS) eine Empfehlung wert.



Klingt so toll, wie er aussieht: der 1.8 Twin Spark, ab Baujahr 97 mit 140 PS

▸ **Zuverlässigkeit** Dieses Kapitel macht wohl den meisten Alfa-Besitzern zu schaffen. Der ADAC kennt den kompakten Italiener bestens, denn in sämtlichen Pannenstatistiken nimmt er stets eine führende Position ein. Das Spektrum reicht vom kapitalen Motorschaden nach einem Zahnriemenriss (daher stets nach dem letzten Tausch fragen) über defekte Wasserpumpen bis zu durchgebrannten Zylinderkopfdichtungen und Überhitzungsschäden des Motors. Die Schäden müssen nicht immer mechanischer Natur sein, auch die Bordelektrik versetzt den kleinen Alfa gelegentlich in den Vorruhestand. Etwa wenn die Wegfahrsperre wieder streikt. Wer täglich auf seinen Wagen aus beruflichen Gründen angewiesen ist, sollte besser ein anderes Fahrzeug für den Alltag wählen.

Fahrwerk

Immerhin: Rost ist kein Problem, da wurde gut vorgesorgt. Schlecht ist es um die Haltbarkeit der Vorderachse bestellt, ab fünf Jahren fällt sie negativ auf. Die Lenkung ist nach sieben Jahren auffällig, Ölverlust notiert der TÜV in allen Jahrgängen.

Licht

Die Abblendlicht-Einstellung monieren die Prüfer in allen Jahrgängen, ebenso die Funktion der vorderen und hinteren Beleuchtungseinrichtung. Schlechte Noten auch für Blinker und Warnblinker.



Alfa 146: Fünf Türen wirken zwar weniger sportlich, sind oft aber praktischer

Bremsen

Die Bremsscheiben fallen mit ihren schlechten Bewertungen in allen Jahrgängen auf, die Wirkung der Fußbremse ist durchschnittlich, bei den Drei- und Siebenjährigen schlechter.

Umwelt

Ein Kompliment der umweltfreundlichen Kraftstoffanlage, sie erhält bei den ersten beiden Überprüfungen sogar die Bestnote. Die Auspuffanlage ist ab dem fünften Fahrensjahr ein Kandidat für den Mechaniker.

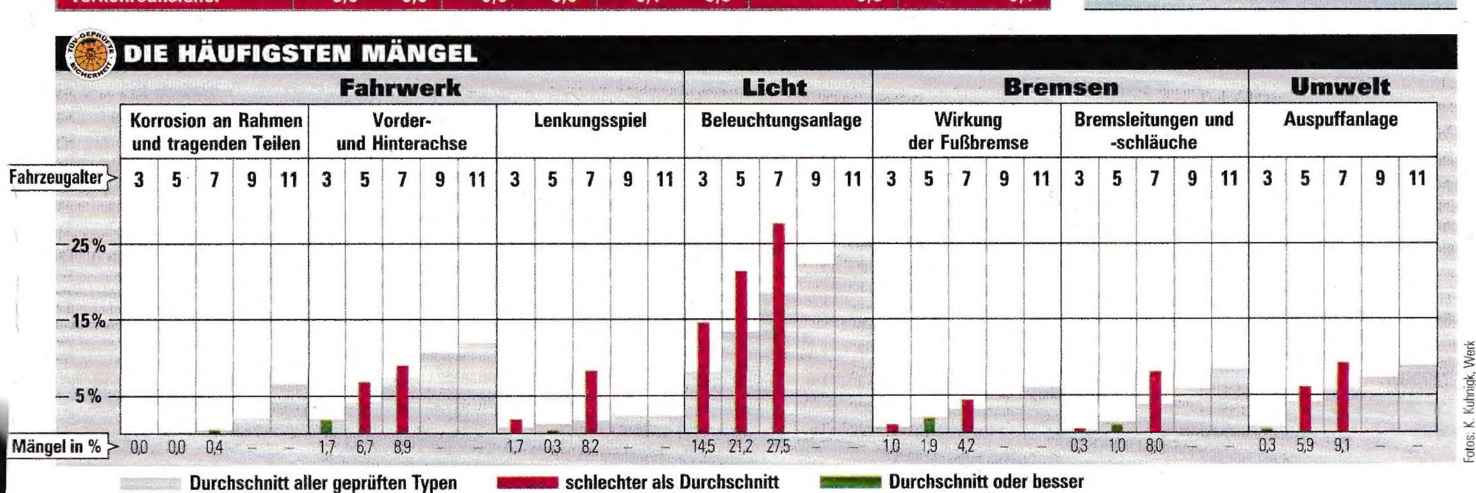
FAZIT Der Alfa Romeo 145/146 gilt als Problemfall. Die Quote der Fahrzeuge ohne Mängel liegt in allen Jahren gewaltig unter dem Durchschnitt aller vom TÜV geprüften Fahrzeuge. Von der größten Alfa-Krankheit, dem Rost, wurde der 145/146 aber schon geheilt.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Alfa 145/146	Ø	Alfa 145/146	Ø	Alfa 145/146	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	62,6	75,8	47,5	60,5	34,7	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	25,7	18,6	36,7	28,6	37,7	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	11,7	5,6	15,8	10,9	27,5	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, Werk





Ein Alfa Romeo 156 sorgt für Spannung. Mit seinem Design, dem Fahrspaß – leider aber auch mit der Elektrik

Stets gegen den Strom



Alfa Romeo 156

Bauzeit: 1997 bis heute

Motoren: von 120 (1.6) bis 250 PS (GTA)

DAT-Preise: von 7200 bis 20 300 Euro

Ein Blechkleid wie vom Edel-Schneider: Nur schade, dass der 156 beim Thema Qualität noch so großes Potenzial hat

▸ Nutzwert Der klassische Alfa ist natürlich die Limousine – und die ist nicht gerade praktisch veranlagt: 380 Liter Kofferraumvolumen sind in der Mittelklasse weniger als Mittelmaß, die Rücksitzlehne steht fest, kann nicht umgelegt werden. Mit gutem Grund, denn zwischen Innen- und Kofferraum ist der Tank positioniert. Das macht die Limousine besonders verwindungssteif, was sportliche Fahrer schätzen. Alfisti nehmen dafür auch die schlechte Verarbeitung in Kauf. Weitere Nachteile sind der große Wendekreis (11,1 m), die schlecht ablesbaren Zifferblätter im Cockpit sowie die hakeligen Schaltgetriebe. Vorsicht vor dem Selespeed-Getriebe, hier gibt es oft technische Probleme. Ab Mai 98 hatten alle 156 Seitenairbags an Bord, diese waren zuvor nur gegen Aufpreis erhältlich.

▸ Fahrspaß Wer das Dreispeichenlenkrad einmal durch eine kurvige Bergstraße dirigieren durfte, wird süchtig danach. Direkt, präzise – so muss sich eine sportliche Limousinen-Lenkung anfühlen. Straff, doch nicht zu hart ausgefallen: das Fahrwerk und die kräftig konturierten Sitze. Unsere Motorempfehlung: 2.0-Benziner mit 150 PS oder den gleich starken 2.4-JTD-Diesel.



Gut Holz: Das edle Lenkrad kostete Aufpreis und fühlt sich hochwertig an

▸ Zuverlässigkeit Nur nicht die Türen oder die Heckklappe heftig zuknallen, dabei könnte der sensible Crashsensor auslösen – und damit die Spritzufuhr unterbrechen. Vorsicht vor Autos mit fehlendem oder unvollständigem Inspektionsnachweis: Diese 156er sind meist Kandidaten für Zahnriemenriss, Motorschaden und ungewollte Pannen. Nicht wirklich im Griff haben die Italiener die Elektrik. Selten, dass sämtliche Lampen im Innenraum und im Bereich Beleuchtung im Sinne des Herstellers funktionieren. Liegen im Handschuhfach auffällig viele bunte Stecksicherungen, hat der Wagen vermutlich gröbere Probleme mit dem Strom. Lästig sind die hinteren Kurbel-Fensterheber, sie neigen bei schlechter Fahrbahnoberfläche zum selbsttätigen Öffnen.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Kein Rost, für beide Jahrgänge gibt es die Bestnote. Wenig Kritik auch für die beiden soliden Antriebswellen und das Lenkungsspiel. Heftig moniert werden die beiden Achsen sowie der Ölverlust am Antriebsstrang.

Licht

Die Scheinwerfer gelten als TÜV-bekannte Problemzone, hier werden die Abblendlichteinstellung und die Funktion gerügt. Wesentlich besser: die hintere Beleuchtungseinrichtung sowie Blinker/Warnblinker.



Enge Sache: Der Kombi-Kofferraum ist 20 Liter kleiner als bei der Limousine

Bremsen

Nach drei Jahren fällt gelegentlich die nachlassende Wirkung der Fußbremse an der Vorderachse auf, bei den Fünfjährigen monieren die TÜV-Prüfer die einseitige Feststellbremse sowie die Bremsscheiben.

Umwelt

Für die Kraftstoffanlage der fünfjährigen 156 gibt es von den TÜV-Prüfern die Bestnote, die Alfa-Auspuffanlage gilt bei den drei- und fünfjährigen Fahrzeugen als robust.

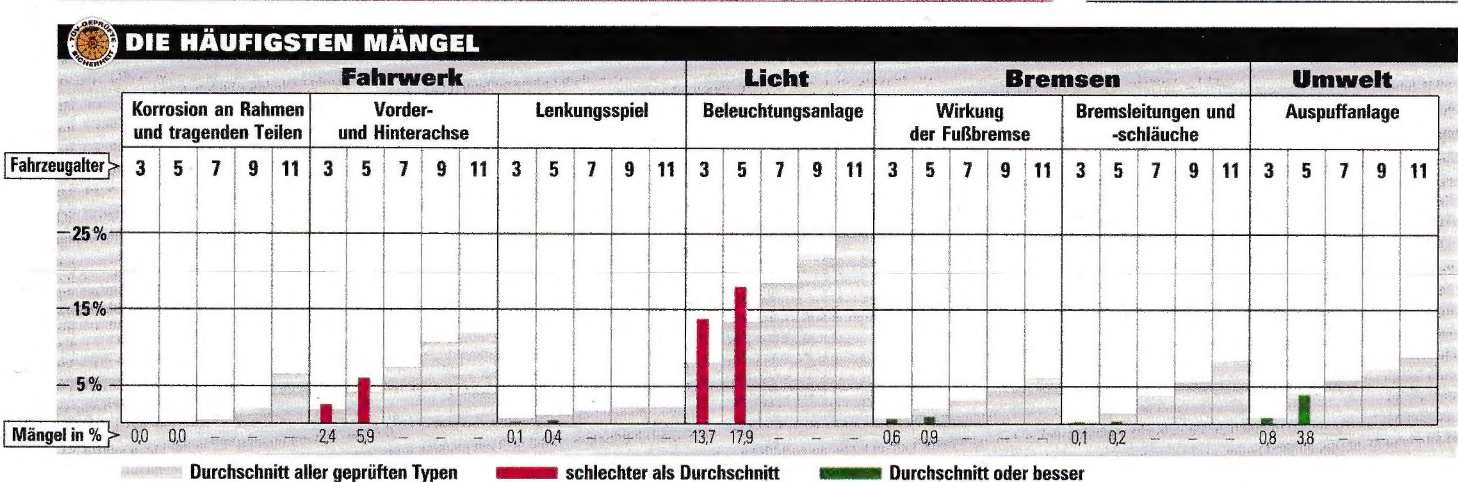
FAZIT Der Alfa 156 gilt nicht gerade als Musterschüler, wenn es um die Qualität geht. Wer diesen Gebrauchtwagen wählt, sollte den Wagen besser vom Sachverständigen durchsehen lassen, denn der Laie erkennt den Verschleiß an den Achsen nur sehr selten.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Alfa 156	Ø	Alfa 156	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	70,2	75,8	56,0	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	24,0	18,6	32,7	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	5,8	5,6	11,3	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, U. Sonntag



DAS TÜV-URTEIL

Audis Alu-Mini trumpft auf: Mängel-Zwerg beim TÜV und Zuverlässigkeits-Riese in diversen Pannenstatistiken

Kleiner Audi, Riesen-Talent



Audi A2

Bauzeit: **2000 bis heute**

Motoren: **von 61 (3L TDI) bis 110 PS (1.6 FSI)**

DAT-Preise: **von 9900 bis 13 850 Euro**

Umstritten: An der Form des A2 scheiden sich die Geister, doch seine Qualitäten stellt er eindrucksvoll unter Beweis

▸ Nutzwert Drinnen größer als draußen, lautet die Devise des A2. 3,83 Meter Länge genügen, um vier Personen und 390 Liter Gepäck anständig unterzubringen. Bei Bedarf lässt sich die Rückbank umklappen, dann passen gar 1140 Liter in den Kofferraum. Doch Obacht: Die steuerbegünstigte D4-Version des A2 3L TDI verfügt aus Gewichtsgründen nur über eine starr verschraubte Rückbank. Im Gegensatz zu vielen anderen Kleinwagen hat der Audi sehr bequeme Sitze, die das Rückgrat auch auf Langstrecken nicht durchhängen lassen. Top sind, wie nicht anders aus Ingolstadt erwartet, auch die Verarbeitungsqualität und die Funktionalität – abgesehen von den Wischern. Oder besser: dem oft überforderten vorderen Einarmwischer und dem aus optischen und aerodynamischen Gründen fehlenden Heckwischer.

▸ Fahrspaß Zu Beginn gab es nur zwei 75-PS-Motoren: einen Vierzylinder-Benziner und einen Dreizylinder-TDI – beide machen den leichten A2 erstaunlich flott. Der 3L dagegen ist zwar sehr sparsam, nervt aber mit seinem unharmonischen Automatik-Schaltgetriebe. Und der FSI könnte auch GTI heißen, ist aber neu wie gebraucht so teuer, dass er keine Rolle auf dem Markt spielt.



Absolut edel: Audi markiert auch bei Kleinwagen den Qualitäts-Maßstab

▸ Zuverlässigkeit Die Paradedisziplin des kleinen Audi: Im AUTO BILD-Kummerkasten ist er nahezu unbekannt, und auch aus den Werkstätten sind kaum Klagen zu vernehmen. Doch wenn Probleme auftreten, betrifft es die Diesel: So rutschen gelegentlich die Luftschläuche zwischen Turbolader, Ladeluftkühler und Motor ab, und der Turbolader selbst geht kaputt. Unabhängig von der Motorisierung kann sich die Unterbodenverkleidung lösen, wovon vor allem das Baujahr 2001 betroffen ist. Alle Fahrzeuge vor Baujahr Dezember 2000 waren Gegenstand eines Rückrufs, um eine Abdeckung am Anlasser nachzurüsten, die Kurzschlüsse im Crashfall verhindern soll – das ist aber inzwischen bestimmt erledigt.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Audi A2	Ø		Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	91,6	75,8	–	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	6,3	18,6	–	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	2,1	5,6	–	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Fahrwerk

Auch hier: null Problemo. Rost ist bei der Aluminiumkarosserie des A2 ohnehin kein Thema, die Motoren halten dicht, und die Lenkung ist solide. Kritikpunkt mit Augenzwinkern: Die Gelenke der Vorderachse unterschreiten den Durchschnittswert aller Beanstandungen „nur" um 62 Prozent, an jedem 200sten A2 wurde hier Verschleiß festgestellt.

Licht

Keine besonderen Vorkommnisse, auch in diesem Prüfpunkt ist der A2 weit besser als der Durchschnitt.



Service-Lösung: Den Motor des A2 sieht nur, wer die Haube abmontiert

Bremsen

Auch beim A2 verschleißen die Bremsscheiben, die Quote nähert sich mit 1,1 Prozent dem Durchschnitt von 1,6 Prozent an. Sonst alles weit besser.

Umwelt

Dichtheit und Funktion der Kraftstoffanlage gaben gar keinen Anlass zur Beanstandung, und von den Auspuffanlagen wurde lediglich jede Tausendste überhaupt moniert.

FAZIT Kleines Auto – große Qualität. Wer je Zweifel an der Preiswürdigkeit des Mini-Audi hatte, muss nun erkennen: Er ist sein Geld wert. Die Verarbeitung des A2 ist nicht nur vordergründig edel, auch unterm Blech haben die Ingolstädter ihren ehrgeizigen Premium-Anspruch erfüllt.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk			Licht	Bremsen		Umwelt
	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Vorder- und Hinterachse	Lenkungsspiel	Beleuchtungsanlage	Wirkung der Fußbremse	Bremsleitungen und -schläuche	Auspuffanlage
Fahrzeugalter	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11
Mängel in %	0,0 – – – –	0,5 – – – –	0,0 – – – –	3,2 – – – –	0,2 – – – –	0,0 – – – –	0,1 – – – –

25 % – 15 % – 5 %

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: U. Sonntag



2003 wurde der A3 abgelöst. Gepflegte Fahrzeuge sind stark nachgefragt und werden nicht verschleudert

Noch lange kein altes Eisen



Audi A3

Bauzeit: 1996 bis 2003

Motoren: von 90 (1.9 TDI) bis 224 PS (S3)

DAT-Preise: von 7200 bis 22 600 Euro

Audi A3 und VW Golf IV teilen zahlreiche Technik-Komponenten, beim TÜV kann der Ingolstädter aber nicht ganz mithalten

▶ **Nutzwert** Wer sich für den A3 entscheidet, neigt im Leben für gewöhnlich nicht zum Risiko. Der solide Kompakte ist vor allem als Fünftürer ein praktischer Alltagsbegleiter, ein TDI-Diesel spart auf jedem Meter. Leider nur an Durst, denn das laute Nageln im Innenraum ist schon etwas nervig. Die Top-Verarbeitung der Sitze und die präzisen Spaltmaße zeugen davon, dass Audi hier an Qualität nicht sparte. Problematisch sind bei den Baujahren bis 1999 die Kunststoffbeschichtungen an den meist knarrenden Türverkleidungen: Sie lösen sich mit den Jahren ab. Praktisch: Die 2:1 umlegbare Fondlehne, sie ermöglicht die Kofferraumvergrößerung von 350 auf 1100 Liter. Fast unnötig zu betonen, dass selbst der Laderaum des A3 mit dickem Teppich penibel ausgestattet ist.

▶ **Fahrspaß** Der A3 hat je nach Motorisierung viele Gesichter, doch sportliche Lenkung und standfeste Bremsen haben alle gemeinsam. Die Basis-Benziner (101 PS) reichen für den Stadtfahrer, Vielfahrer werden den TDI (ab 90 PS) wählen. 1.8 T und S3 wurden häufig getunt, von solchen Fahrzeugen raten wir ab. Verschleißschäden sind hier programmiert.



Typisch Audi: Die rote Cockpitbeleuchtung bemüht sich um Sportlichkeit

▶ **Zuverlässigkeit** Wären alle europäischen Autos so zuverlässig wie der Audi A3, gäbe es kaum Leserbeschwerden. Gelegentlich berichten uns A3-Fahrer von streikenden Kraftstoffpumpen, unwilligen Fensterhebern und kalten Sitzheizungen. Auch hier fallen vor allem Fahrzeuge bis Baujahr 1999 negativ auf. Den Zahnriemen-Wechselintervall sollte man durchaus ernst nehmen, ansonsten droht ein kapitaler Motorschaden. Die Schaltgetriebe gelten als zuverlässig, nur von getunten Autos hören wir diesbezüglich Klagen (vor allem TDI mit deutlich erhöhtem Drehmoment). Bei älteren Fahrzeugen mit Klimaanlage sollten diese unbedingt im Rahmen der Probefahrt ausführlich geprüft werden, Schäden am Kompressor machen die Reparatur teuer.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Auch der kompakte Audi ist bereits verzinkt und bekommt für seine Rostvorsorge stets Top-Noten vom TÜV. Stabile Achsen, robuste Lenkung, kaum Ölverlust am Antriebsstrang und gute Beurteilungen für die Antriebswellen.

Licht

Die Abblendlicht-Einstellung wird nur selten moniert, das gilt auch für die vordere und hintere Beleuchtungseinrichtung. Nur schade, dass sich die Farbbeschichtung so häufig von den Blinkerlampen löst, wie der TÜV moniert.



Kompaktes Kraftpaket: der Audi S3 mit 224 PS und permanentem Allradantrieb

Bremsen

Unverständlich, dass Audi die Bremsscheiben nicht in den Griff bekommt, denn diese werden vom TÜV in allen Jahrgängen schlecht beurteilt. Kritik auch für die Wirkung der hinteren Fußbremse der dreijährigen Fahrzeuge.

Umwelt

Nur Bestnoten für die Kraftstoffanlage, sie überzeugt die TÜV-Techniker in allen Prüf-Jahrgängen. Lob verdient auch die Abgas-Anlage, die sich in allen Baujahren als korrosionsresistent erweist.

FAZIT Gutes Auto für gutes Geld, so kann man die A3-Werte des TÜV beschreiben. Der Kompakte aus Ingolstadt leistet sich nur eine gravierende Schwäche: die verschleißfreudigen Bremsscheiben. Schade, denn sonst wäre auch der A3 ein Typ für die Bestenliste.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Audi A3	Ø	Audi A3	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	79,1	75,8	68,0	60,5	60,0	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	16,4	18,6	24,7	28,6	29,7	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	4,5	5,6	7,3	10,9	10,3	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter (Skala: 5 %, 15 %, 25 %)

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,9	2,0	2,7	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,3	0,4	0,4	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	6,0	10,6	15,9	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,1	1,5	1,6	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,5	1,2	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,8	2,1	2,8	–	–

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: I. Barenschee





Ob Limousine oder Avant – der Audi A4/80 ist gesucht, trotz Problemen mit der Vorderachse und den Bremsscheiben

Rostfrei bis ins hohe Alter



Audi A4 (Typ B5)
Bauzeit: 1994 bis 2001
Motoren: von 90 (1.9 TDI) bis 380 PS (RS 4)
DAT-Preise: von 5500 bis 32 950 Euro

▸ **Nutzwert** Robust sind die Bezüge immer, ob einfache Stoffbezüge oder Kodiak-Lederausstattung. Bis auf wackelige Sitzlehnen gibt es im Innenraum kaum Klagen die Verarbeitung betreffend. Rost sucht man vergeblich, Zink sei Dank. Erste Wahl für Familien ist der Avant, wie Audi seinen Luxus-Laster nennt. Wirklich geräumig ist er aber nicht, sein Heck fällt mit 390 Liter Ladevolumen doch eher schmal aus.

▸ **Fahrspaß** Das A4-Fahrwerk zählt zu den besten der Mittelklasse. Komfortabel und dennoch sportlich-straff abgestimmt. Die Lenkung arbeitet präzise. Bei der Motorenvielfalt gibt es auch nichts zu meckern. Beliebt sind die sparsamen und starken TDI-Maschinen.

▸ **Zuverlässigkeit** „Vorsprung durch Technik" – so der Slogan von Audi. Ausgerechnet die Technik versagte aber in den Anfangsjahren des A4 öfter ihren Dienst. Nach insgesamt sechs Rückrufaktionen sind Probleme mit Airbags, Ölpumpen, Steuerketten und Bremsen der ersten Modelle mittlerweile gelöst. Noch immer nerven A4-Fahrer knarrende Vorderachsen. Die entsprechenden Gummilager können in der Werkstatt getauscht werden, damit ist dieser Ärger vom Tisch.

Audi 80 (Typ B4)
Bauzeit: 1991 bis 1996
Motoren: von 75 (1.9 D) bis 315 PS (2.2)
DAT-Preise: von 2700 bis 15 500 Euro

▸ **Nutzwert** Aus dem Typ 89 wurde per Facelift der B4. Mit frischem Äußeren und hochwertigen Materialien im Innenraum kommt der Jüngere gut an. Dazu wurde die Verarbeitung noch einmal verbessert. Der geglättete Kofferraum fasst bei der Limousine ausreichende 430 Liter. Der schmal geschnittene Avant folgte 92. Der Laderaum des Kombis schluckt bei umgelegter hinterer Sitzreihe bis zu 1700 Liter. Ansonsten nur 370 Liter.

▸ **Fahrspaß** Fünf Benziner- und zwei Dieseltriebwerke stehen zur Auswahl. Mit 5,2 Litern pro 100 Kilometer begnügt sich der 90-PS-TDI und verfügt dazu noch über üppiges Drehmoment – empfehlenswert für Vielfahrer. Aber auch mit dem 2.0-Benziner (115 PS) ist man gut bedient. Auf Wunsch kann Allradantrieb (quattro) oder auch ABS geordert werden.

▸ **Zuverlässigkeit** Hauptproblem stellt auch bei diesem Typ die Vorderachse dar. Sie fällt immer wieder durch Knarren auf, Reparaturen kommen teuer. Die Bremsscheiben sind allergisch gegen Salzstreuung im Winter, der Bremsweg verlängert sich oft dramatisch. Abhilfe bietet ein Spoiler, den Audi im Ersatzteilhandel anbietet. Mit den Jahren werden die Gummi-Motorlager weich, spürbar durch starke Vibrationen im Leerlauf.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk
Überdurchschnittlich oft werden die Vorderachsen nach fünf Jahren beanstandet. Ab dem siebten Jahr kommen beim A4 noch Lenkungsspiel und Antriebswellen hinzu. Verzinkte Bleche schützen vor Korrosion, hier gibt es neun Jahre lang die TÜV-Bestnote.

Licht
Probleme mit der Beleuchtungseinrichtung kennt der 80er am Heck, und auch der Blinker fällt negativ auf. Positiv hingegen fällt die vordere und hintere A4-Beleuchtung auf.

Audi A4 Avant – einer der beliebtesten Luxus-Laster am Gebrauchtmarkt

Bremsen
Fast schon traurig, dass in allen Baujahren beide Modelle mit Bremsscheibenverschleiß und porösen Bremsschläuchen weit schlechter als der Durchschnitt sind. Überzeugen können die gute Wirkung der Fußbremse und die Bremskraftreglung beim A4.

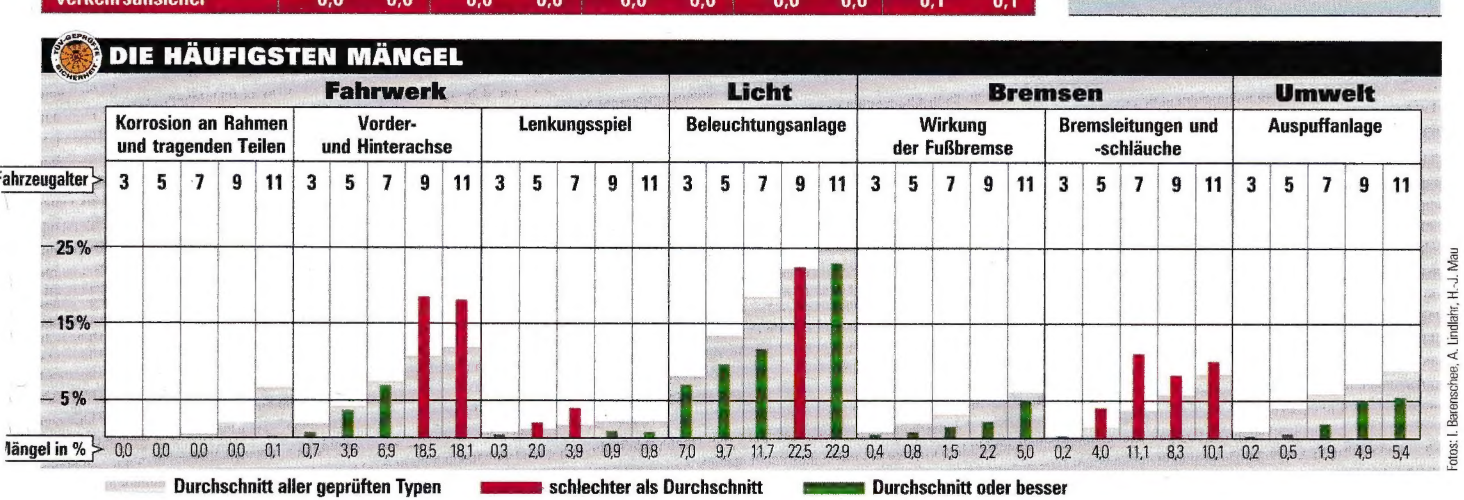
Umwelt
Die Auspuffanlagen erweisen sich bei beiden Typen als auffallend haltbar. Bei der Kraftstoffanlage werden vereinzelt neunjährige 80er auffällig.

FAZIT Nicht ohne Grund sind Audi 80 und A4 im ganzen Land beliebt. Neben guter Verarbeitung und Langzeit-Qualität stören nur die Probleme der Vorderachse und Bremsanlage das sonst gute Gesamtbild. Zudem ist die Lenkung beim A4 auffällig.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Audi A4	Ø	Audi A4	Ø	Audi A4	Ø	Audi 80	Ø	Audi 80	Ø
ohne Mängel	79,7	75,8	65,1	60,5	52,7	48,7	39,8	40,0	37,7	32,9
leichte Mängel	16,0	18,6	24,8	28,6	28,3	34,6	35,2	38,0	34,3	40,1
erhebliche Mängel	4,3	5,6	10,1	10,9	19,0	16,7	25,0	22,0	27,9	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1



Fotos: I. Barenscheer, A. Lindlahr, H.-J. Mau





Blech für die Ewigkeit? Der Audi A6/100 rostet so gut wie nie, an nervenden Fehlern mangelt es dennoch nicht

Oberklasse mit Macken



Audi A6 (Typ 4B)

Bauzeit: 1997 bis heute

Motoren: von 110 (1.9 TDI) bis 450 PS (RS 6)

DAT-Preise: von 10 000 bis 89 600 Euro

▸ **Nutzwert** Aus der Oberklasse sind sie nicht mehr wegzudenken: Audi A6 Limousine und Avant haben nach heftiger Kritik über das gewöhnungsbedürftige Front- und Heck-Design ihre Anhänger gefunden. Was bei der Verarbeitung und Qualität der Fahrzeuge nicht verwunderlich scheint. Bei umgelegter hinterer Sitzreihe kann der oft verkaufte Kombi bis zu 1590 Liter fassen. Das großzügige Platzangebot im Innenraum überzeugt nicht nur Familien – gerade bei Vertretern ist der geräumige A6 beliebt, vor allem mit Dieselmotor.

▸ **Fahrspaß** Auch ohne den effektiven quattro-Antrieb ist der Audi sicher unterwegs. Der beliebteste Benziner ist der 2,4-Liter mit 165 PS. Zwei Zylinder weniger im 1.8 mit 125 PS sind etwas schwachbrüstig. Der goldene Mittelweg: 1.8 Turbo mit 150 PS. Für Vielfahrer ist natürlich der Sechszylinder-TDI eine attraktive Alternative. Nachteil: Wie alle TDI läuft er recht rau.

▸ **Zuverlässigkeit** Gebrauchte A6 haben oft Probleme mit defekten Elektonik-Teilen. Sitzheizungen, Wegfahrsperren oder auch Fensterheber versagen daraufhin häufig ihren Dienst. Bei den Selbstzündern können defekte Luftmassenmesser den Motor lahm legen.

Audi A6/Audi 100 (Typ C4)

Bauzeit: 1990 bis 1997

Motoren: von 82 (2.4 D) bis 326 PS (4.2)

DAT-Preise: von 3450 bis 14 900 Euro

▸ **Nutzwert** Leider konnte sich der Audi A6/100 nie richtig neben Mercedes und BMW in der Oberklasse etablieren. Obwohl er schon Anfang der 90er mit guter Verarbeitung und großem Platzangebot ebenbürtige Qualität lieferte. Bei Fahrkomfort und Windgeräuschen lag der Audi jedoch klar hinten.

▸ **Fahrspaß** Allen voran überzeugten die TDI-Maschinen. Mit dem 2,5-Liter-Turbodiesel gelang Audi ein entscheidender Fortschritt – sparsamer fuhr in dieser Klasse keiner. Die Sechs- und Achtzylinder-Benziner gefielen vor allem mit ruhigem Lauf.

▸ **Zuverlässigkeit** Noch immer gehört der Audi A6/100 ins normale Straßenbild. Das spricht für die gute Qualität. Meist sind es Diesel aus Vertreterhänden. Achtung: Diese Dauerläufer haben in der Regel erhöhten Verschleiß an Lenkung, Federn, Stoßdämpfern, Silentblöcken und Fahrersitzen. Wurde bei den TDI-Maschinen der Zahnriemenwechsel nicht eingehalten, könnte sich daraus leicht ein Motorschaden entwickeln. Zudem waren die Einspritzpumpen der Selbstzünder sehr anfällig. Die verzinkten Karosserien sind bis heute nahezu rostfrei. Es sei denn, ein Unfallschaden wurde nicht fachgerecht repariert. Dann bilden sich oft Rostbläschen unter dem Lack.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

In puncto Rost konnte der TÜV bei beiden Modellen nichts bemängeln. Anders sieht es bei Vorderachse und Antriebswellen der Audi 100 (C4) aus. Hier werden überdurchschnittlich oft Probleme festgestellt. Der neuere A6 hingegen zeigt Schwächen an Lenkung, Antriebswellen und hat oft Ölverlust.

Licht

Beim A6 leuchten die vorderen Scheinwerfer oft nicht so, wie sie sollten. Der Rest funktioniert einwandfrei. Die siebenjährigen C4 schwächeln dagegen bei Blinker und Warnblinkanlage.



Kein seltenes Bild. Der A6 Avant hat eine große Klappe und wird oft verkauft

Bremsen

Viele auffällige Mängel an der Bremsanlage des C4. Neun- und Elfjährige haben Probleme mit der Feststellbremse und dem Bremskraftregler. Verschlissene Scheiben und poröse Bremsschläuche werden vom TÜV bei allen Baujahren des Audi 100, aber auch leider beim A6 festgestellt.

Umwelt

Hier zeigen sich beide Typen in allen Baujahren von ihrer besten Seite.

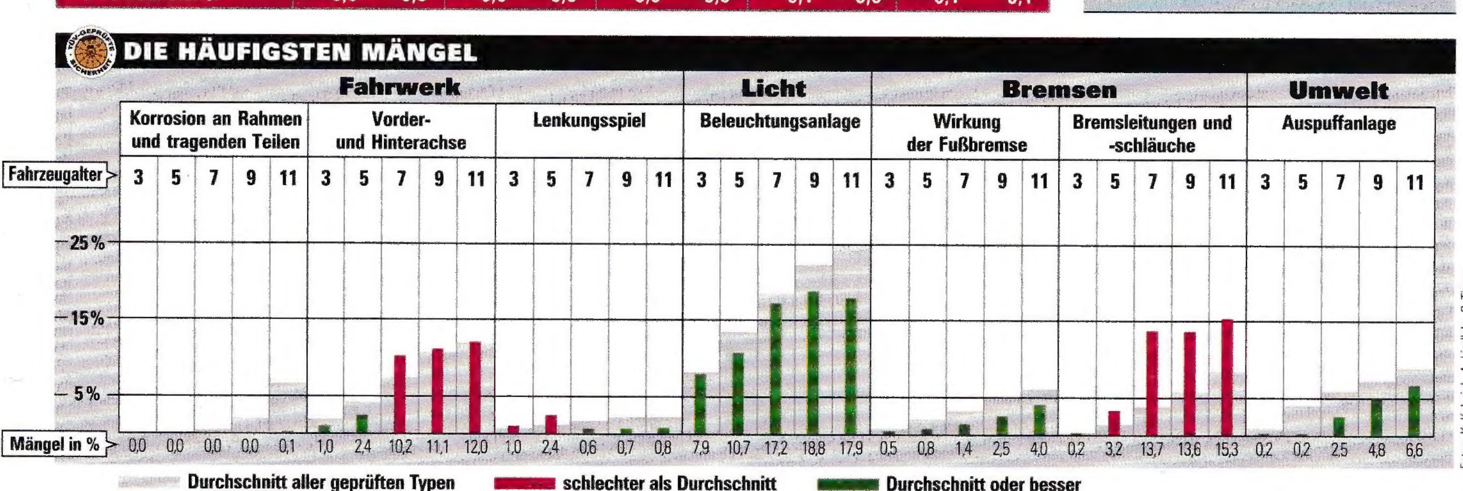
FAZIT Während die Rostvorsorge keine Wünsche offen lässt, leisten sich beide Modelle Schwächen am Fahrwerk. Dazu kommt der überdurchschnittlich hohe Verschleiß an der Bremsanlage. Hierauf sollte gerade beim Kauf eines Gebrauchten geachtet werden.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Audi A6 (4B)	Ø	Audi A6 (4B)	Ø	Audi A6/100	Ø	Audi A6/100	Ø	Audi A6/100	Ø
ohne Mängel	74,9	75,8	64,4	60,5	47,7	48,7	41,6	40,0	37,7	32,9
leichte Mängel	19,2	18,6	25,1	28,6	32,0	34,6	34,9	38,0	34,3	40,1
erhebliche Mängel	5,9	5,6	10,5	10,9	20,3	16,7	23,4	22,0	27,9	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, A. Lindlahr, R. Timm



Der Audi A8 zählt zum Sportkader in der Luxusklasse. Trotz aller Talente: Beim TÜV reicht es nicht für den Klassensieg

Audis Fünf-Sterne-Frachter



Audi A8 (Typ 4D)

Bauzeit: 1994 bis 2002

Motoren: von 150 (2.5 TDI) bis 420 PS (W 12)

DAT-Preise: von 8900 bis 51 850 Euro

Flink wie ein Sportwagen, luxuriös wie ein Fünf-Sterne-Hotel: Der Audi A8 erfüllt hohe Ansprüche für relativ kleines Geld

▸ **Nutzwert** Dem A8 liegt die Langstrecke, in diesen Sitzen hat wohl noch kaum ein Passagier protestiert. Koffer schluckt der geräumige Laderaum dank 525 Liter Volumen zur Genüge, Beinfreiheit ist selbst für Gäste in der zweiten Reihe kein ernstes Thema. Für Komfort sorgt die weich schaltende ZF-Automatik, die allerdings nicht für ihre Langlebigkeit bekannt ist. Eine typische A8-Reise wird meist unerwartet früh an der Tankstelle unterbrochen. Zwar fasst der Tank 90 Liter Treibstoff, bei den Trinksitten der Benziner (z. B. S8: 17 Liter/100 km) ist das nicht wirklich üppig. Ein TDI (2.5 mit 150 oder 180 PS) gilt da als genügsamer, er gibt sich schon mit 8,5 Liter Diesel zufrieden. Wer oft über Alpenpässe lenkt, wird den quattro mit Allradantrieb schätzen lernen.

▸ **Fahrspaß** Der A8 sieht auf den ersten Blick zwar wie eine schwere Oberklasse-Limousine aus, dank Alu-Karosserie und sportlichem Fahrwerk fährt er sich aber alles andere als behäbig. Feinfühlige Lenkung, wunderbare Schallisolierung, gute Traktion – hier will keiner so schnell wieder aussteigen. Der Zwölfzylinder (420 PS) verwöhnt an allen Ecken, wird aber selten am Markt angeboten.



Ein aufgeräumtes Cockpit mag fast jeder – und ist damit im A8 gut aufgehoben

▸ **Zuverlässigkeit** Ohne funktionierende Kraftstoffpumpe bleibt selbst der größte Audi am Straßenrand stehen, bei Fahrzeugen aus dem Baujahr 95 war dies gar nicht mal so selten der Fall. Häufiger aber sorgt ein Fehler in der komplizierten Bordelektronik für eine Zwangspause in der Werkstatt: Blockierende Wegfahrsperren, defekte Heckscheiben- und Sitzheizungen, unwillige Fensterheber können für Ärger sorgen. Oft ist der Fehler aber auch selbst verursacht. Wer all die elektrischen Helferlein stetig bemüht und dabei nicht viel unterwegs ist, saugt in Rekordzeit die Batterie aus. Probleme der mechanischen Art plagen die Automatik. Sie hält etwa 150 000 Kilometer, dann ist Ersatz fällig. Vor allem lange Autobahnetappen mit Vollgas schaden ihr sehr.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Audi A8	Ø	Audi A8	Ø	Audi A8	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	77,0	75,8	64,9	60,5	54,7	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	17,7	18,6	22,4	28,6	31,7	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	5,2	5,6	12,7	10,9	13,6	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Keine Auffälligkeiten im Rost-Kapitel, auch die Achsen sind solide. Probleme bereiten das Lenkungsspiel und der Ölverlust am Antriebsstrang. Wenig stabil: die Antriebswellen ab dem fünften Jahr.

Licht

Gute Noten für die Abblendlicht-Einstellung, hintere Beleuchtungseinrichtung und Blinker. Bei der vorderen Beleuchtungseinrichtung gibt es bei den Drei- und Fünfjährigen Beanstandungen im Rahmen der HU.



Audi S8: Dank Wertverlust steht ein 340-PS-Audi ab 15 000 Euro vor der Tür

Bremsen

Ein schnelles Auto braucht eine solide Bremsanlage – und zumindest bei den Dreijährigen gibt es diesbezüglich keine Klagen. Bei den Fünfjährigen kommt es bei der Feststellbremse vermehrt zu TÜV-Kritik.

Umwelt

Die Auspuffanlage des Audi A8 gilt als sehr langlebig, Kritik ist hier selten. Auch die Kraftstoffanlage gibt sich ausgesprochen umweltfreundlich, die Fünfjährigen bekommen die Bestnote.

FAZIT Der Audi A8 leistet sich nur wenige Schwächen. Die Alu-Karosserie kann nicht rosten und hat bei guter Pflege noch viele Jahre vor sich. Unverständlich aber, weshalb so ein Hightech-Auto mit so einer banalen Sache wie dem Ölverlust so große Probleme hat.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,0	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,8	2,8	5,0	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	1,5	2,4	3,8	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	6,5	8,0	10,0	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,4	0,6	0,6	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,6	2,9	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,1	0,3	0,7	–	–

Durchschnitt aller geprüften Typen | schlechter als Durchschnitt | Durchschnitt oder besser

Fotos: K. Kuhnigk, U. Sonntag, Werk



Mit seiner Form ragt der Audi TT aus der Masse. Auch beim TÜV ist er besser als der automobile Durchschnitt

Rollendes Designerstück



Audi TT

Bauzeit: **1998 bis heute**

Motoren: **von 150 (1.8 T) bis 250 PS (V6)**

DAT-Preise: **von 15 000 bis 28 500 Euro**

Zeitlos: Das eigenwillige TT-Design sieht sechs Jahre nach Modellstart noch immer interessant aus

▸ **Nutzwert** Keiner kauft einen Audi TT, um damit Schweinehälften zu transportieren. Wobei – möglich wäre es, denn die umlegbaren Fondsitze erweitern den Kofferraum von 270 auf 540 Liter. Aber dank der feinen Innenraummaterialien eignet sich der sportliche 2+2-Sitzer viel besser für den gepflegten Ausflug auf den Golfplatz. Die Türen reichen bis zur Schulter des Fahrers, durch die schmalen Fenster kommt nur wenig Licht in den Wagen. Wer zu Depressionen neigt, ist mit dem Roadster besser bedient. Sein extrem steifer Aufbau zittert auch auf schlechten Straßen kaum, die Dach-Verarbeitung ist exzellent. Klar, dass es den sportlichsten Audi nicht nur mit Vorderradantrieb gibt, auch ein quattro mit Allrad steht bei den Ingolstädtern im Angebot.

▸ **Fahrspaß** Die TT-Lenkung unterstreicht den sportlichen Auftritt, ebenso die präzise dosierbaren Bremsen und das straffe, vielen etwas zu wenig komfortable Fahrwerk. Der quattro bietet zwar verbesserte Traktion, die Haftung des TT mit Frontantrieb ist aber in den meisten Situationen mehr als ausreichend. Bei der Motor-Wahl ist der 180-PS-Turbo eine Empfehlung wert.



Darkroom: Schwarzes Leder und kleine Scheiben lassen Licht wenig Chancen

▸ **Zuverlässigkeit** Die stärkste Seite des Sportwagens aus dem ungarischen Audi-Werk ist die solide Verarbeitung. Sämtliche Mängel, die den TT plagen, sind bereits von seinen Plattform-Brüdern (VW Golf, Bora, New Beetle, Seat Toledo, Leon und Audi A3) bestens bekannt. Im Detail sind das: blockierende E-Fensterheber, Luftmengenmesser (ihr Defekt macht sich durch starken Leistungsverlust bemerkbar) und knarrende Vorderachsen. Immer wieder mal hören wir von Getriebeschäden. Dem Werk ist nur in den seltensten Fällen ein Vorwurf zu machen, denn meist mussten die betroffenen Fahrzeuge gröbere Chiptuning-Eingriffe über sich ergehen lassen. Davor raten wir ab, denn mit der Werksmotorisierung ist der TT bereits bestens bedient.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die Lenkung macht dem Fahrer viel Freude, TÜV-Prüfer hingegen zücken an dieser Stelle den roten Stift – und vermerken als Mangel das Lenkungsspiel. Gute Noten bekommen Antriebswellen, Rost-Vorsorge, die soliden Achsen und der gut abgedichtete Antriebsstrang.

Licht

Die TT-Scheinwerfer sehen zwar gut aus, ihre Funktion wird im Hauptuntersuchungsprotokoll aber oft negativ vermerkt. Lob ernten Abblendlicht-Einstellung, Blinker und Heckleuchten.



Luftiges Vergnügen: Der Audi TT Roadster ist sehr verwindungssteif

Bremsen

Sportlich auch die Bremsen, hier gibt es keinen einzigen schlechten Protokoll-Eintrag. Die Bestnote vergibt der TÜV für die Wirkung der Feststellbremse und die Bremskraftregelung.

Umwelt

Eine hervorragende Beurteilung für die Kraftstoffanlage. Die Auspuffanlage ist wesentlich besser als bei den meisten anderen Fahrzeugen dieses Alters, die dem TÜV zur Hauptuntersuchung vorgeführt wurden.

FAZIT Traurig, dass das Lenkungsspiel und die vordere Beleuchtungseinrichtung dem Audi TT die TÜV-Statistik so verhageln, weitere gravierende Schwächen leistet sich der Sportwagen nicht. Immerhin in vier Kategorien vergeben die TÜV-Prüfer die Bestnote 0,0.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Audi TT	Ø		Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	78,8	75,8	–	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	16,4	18,6	–	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	4,8	5,6	–	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk			Licht	Bremsen		Umwelt
	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Vorder- und Hinterachse	Lenkungsspiel	Beleuchtungsanlage	Wirkung der Fußbremse	Bremsleitungen und -schläuche	Auspuffanlage
Fahrzeugalter	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11
Mängel in %	0,0 – – – –	1,4 – – – –	0,9 – – – –	7,7 – – – –	0,3 – – – –	0,1 – – – –	0,3 – – – –

Skala: 5 % · 15 % · 25 %

Durchschnitt aller geprüften Typen · schlechter als Durchschnitt · Durchschnitt oder besser

Fotos: J. Barenschee, A. Lindlahr, Werk



DAS TÜV-URTEIL

Gebraucht sind beide 3er begehrte Fahrzeugtypen, obwohl die Achsen immer wieder Probleme bereiten

Fahrfreude mit Fehlern

BMW 3er (Typ E46)

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 105 PS (316i) bis 343 PS (M3)

DAT-Preise: von 12 000 bis 39 000 Euro

▸ **Nutzwert** Der aktuelle Dreier ist nun schon seit sechs Jahren auf dem Markt und knüpft zweifellos an die Erfolge seines Vorgängers an. Auch in Sachen Karosserie-Vielfalt: Limousine, Kombi (touring), Compact, Coupé und Cabrio stehen zur Wahl. Ein beliebtes Extra ist das Navigationssystem, es gilt am Gebrauchtwagenmarkt bei diesem Modell als sehr begehrt. Der Kofferraum der Limousine fasst 440 Liter, der touring transportiert vier Liter weniger. Das Facelift brachte 2001 eine neue Front, der enge Innenraum wurde nicht größer. Dafür gab es überarbeitete Triebwerke im 316i, 318tds, 318i, 320d und 318d.

▸ **Fahrspaß** Der 3er galt stets als agiler Mittelklasse-Vertreter, auch der E46 kann hier punkten. Egal ob drehmomentstarker Diesel oder kultivierter Reihensechser, Kraft ist stets vorhanden. Wir empfehlen vor allem die beiden Diesel 320d und 330d.

▸ **Zuverlässigkeit** Eigentlich sollte es auch hier für einen Premiumhersteller aus Bayern volle Punkte geben, doch der Verschleiß an Vorder- und Hinterachse ist zu hoch. Auch die Handbremse überzeugt nicht. Selbst bei weit gereisten Vertreterfahrzeugen wirken die Bezüge und Innenraum-Verkleidungen auch nach mehreren Jahren recht frisch.



BMW 3er (Typ E36)

Bauzeit: 1990 bis 1998

Motoren: von 90 PS (316i) bis 321 PS (M3)

DAT-Preise: von 3200 bis 15 000 Euro

▸ **Nutzwert** Ob Kleinfamilienkutsche 320 touring oder das Coupé M3, beliebt sind die soliden 3er vom Typ E36 bis heute. Leider sitzen auch bei dieser Baureihe Personen im Fond ziemlich beengt. Das spricht nicht unbedingt für einen Mittelklassewagen. Auch der touring ist mit 370 Liter Kofferraumvolumen kein echter Lastesel, da können einige Limousinen mehr. Das schicke Cabrio – kombiniert mit einem Sechszylinder – macht wahre Freude.

▸ **Fahrspaß** Straffes, aber trotzdem noch komfortables Fahrwerk, gepaart mit agiler Lenkung. Dazu passt die gut sortierte Motorenpalette. Die Wahl zwischen Sechszylinder-Diesel oder Benziner fällt oft schwer. Und wer Heckantrieb nicht will, kann Allrad wählen. Wer einen gebrauchten 3er sucht, sollte von verbastelten Exemplaren Abstand nehmen.

▸ **Zuverlässigkeit** Auch hier ist die Vorderachse nicht gerade eine Glanzleistung. Die Konstruktion scheint oftmals überfordert. Auch an Lichtmaschine und Batterie gibt es zu mäkeln. Hier spürt man den Beginn kalter Jahreszeiten deutlich. Genau wie bei den Kopfdichtungen der Selbstzünder. Die verabschieden sich gern bei hohen Drehzahlen nach dem Kaltstart. Im Innenraum zeigen sich die hochwertigen Materialien auch nach Jahren gut verarbeitet.

Fahrwerk

Bei der Achskonstruktion sollte BMW in Zukunft nachlegen. Beide Typen können hier nicht überzeugen. Der TÜV bemängelt sie überdurchschnittlich oft. Antriebswellen und Lenkungsspiel liegen dagegen im grünen Bereich. Anzeichen von Korrosion werden erst nach neun Jahren sichtbar.

Licht

Der E36 weist durchschnittliche Werte bei Blinker und Abblendlichteinstellung auf. Schlechter als der Schnitt: die Funktion der vorderen Beleuchtung. Der Nachfolger E46 kennt solche Probleme nicht. Gute Noten für ihn in dieser Disziplin.



Nicht nur schön anzusehen, das 3er-Cabrio (E46) fährt sich auch so

Bremsen

Bremskraftreglung, Bremsleitungen, Fußbremse und Bremsschläuche zeigen laut TÜV-Statistik nur wenig Schwächen. Einzig die einseitige Wirkung der Handbremse fällt bei beiden Typen negativ auf.

Umwelt

Die Auspuffanlagen der neun- und elfjährigen 3er sollte man beobachten.

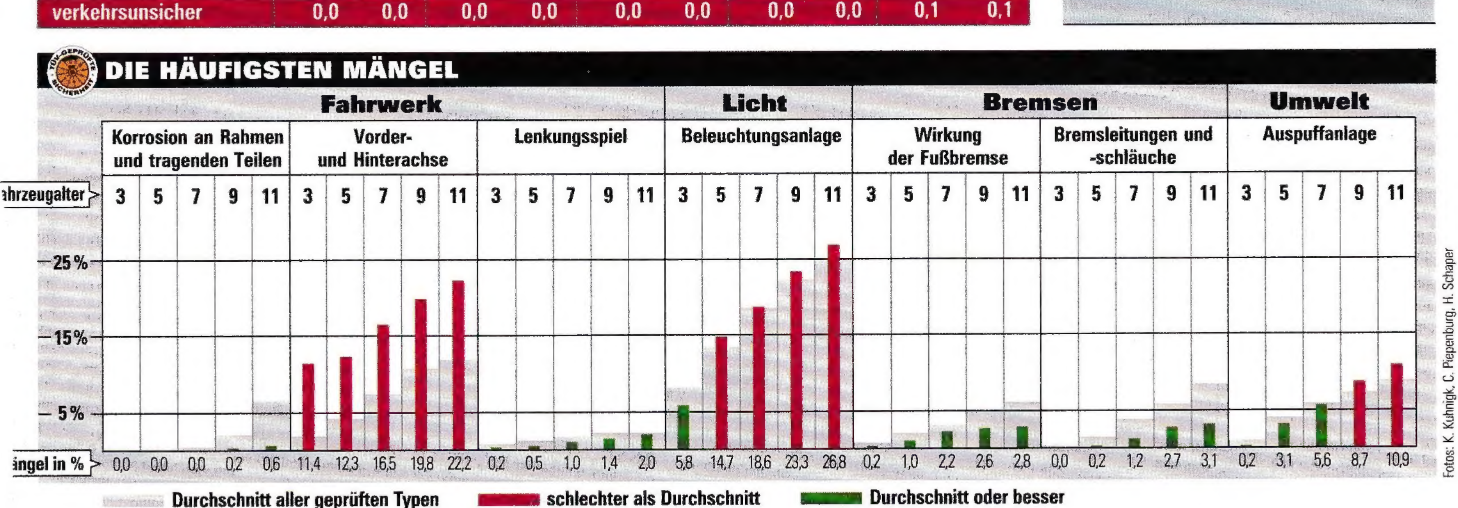
FAZIT Auch der aktuelle 3er ist kein perfektes Auto. Zumindest sind Achsprobleme leider immer noch ein Thema. Motoren, Fahrwerk und Lenkung können sich dagegen schon sehen lassen. In allen Jahrgängen gibt es überdurchschnittlich viele erhebliche Mängel.

MÄNGELEINTEILUNG

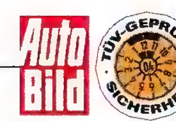
nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	3er (E46)	Ø	3er (E36)	Ø	3er (E36)	Ø	3er (E36)	Ø	3er (E36)	Ø
ohne Mängel	73,0	75,8	55,7	60,5	46,3	48,7	38,3	40,0	33,4	32,9
leichte Mängel	15,6	18,6	29,3	28,6	32,5	34,6	35,6	38,0	37,2	40,1
erhebliche Mängel	11,4	5,6	15,0	10,9	21,2	16,7	26,1	22,0	29,3	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, C. Piepenburg, H. Schaper



5er sind in jungen Baujahren fast perfekt: gute Motoren, super Fahrwerk. Nur im Fond könnte mehr Platz sein

Sportler mit Kofferraum

BMW 5er (Typ E39)

Bauzeit: **1995 bis 2003**

Motoren: **von 136 (520d) bis 400 PS (M5)**

DAT-Preise: **von 9200 bis 52 100 Euro**

▸ **Nutzwert** Aggressive Front mit funkelnden Katzenaugen, sportliches Auftreten. So präsentiert BMW 1995 den Typ E39. Mit 460 Liter Kofferraumvolumen und einem guten Fahrwerk ist die Limousine ein beliebtes Auto. Der touring ist Sportkombi und Lastenesel in einem. Im Innenraum ist alles tadellos verarbeitet.

▸ **Fahrspaß** Was soll es sein? Drehmomentstarker Diesel, seidenweich laufender Sechszylinder oder doch der bärenstarke V8 aus dem M5? BWM hat im Fünfer ein beeindruckendes Motorenangebot. Für jeden dürfte somit etwas dabei sein. Das Alu-Fahrwerk ist in Handling und Fahrkomfort sehr gut abgestimmt. Die Mängel an der Radaufhängung des Vorgängers scheinen beseitigt.

▸ **Zuverlässigkeit** Während bei den ersten E39 noch die Kupplungen rupften, reagierte BWM und verstärkte in den jüngeren Baujahren das Material. Defekte Thermostate und gerissene Kühlerschläuche waren häufig die Ursache für Zylinderkopfschäden. Leider wird immer noch bei einigen Fahrzeugen Ölverlust diagnostiziert. Auch Batterien und Lichtmaschinen können vereinzelt frühzeitig den Geist aufgeben. Trotz dieser kleinen Mängel ist der E39 ein solides Fahrzeug.



BMW 5er (Typ E34)

Bauzeit: **1988 bis 1995**

Motoren: **von 113 (518i) bis 340 PS (M5)**

DAT-Preise: **von 2000 bis 10 700 Euro**

▸ **Nutzwert** Das typische Vertreter-Auto der Neunziger. Oft wird dem E34 dieses Image nachgesagt. Nicht ohne Grund, da die Platzverhältnisse im Innenraum eher knapp ausfielen. Der E34 wurde ab 88 erstmals echter Konkurrent der E-Klasse von Mercedes. Qualität und Verarbeitung erreichten höchstes Niveau. Einzig die Fahrersitze sollten bei Dauerläufern aufgepolstert werden. Im Innenraum kommen hochwertige Materialien zum Einsatz, hier klappert auch bis heute nichts.

▸ **Fahrspaß** Das sportliche Handling und die direkte Lenkung machten den 5er zu einem guten Auto seiner Zeit. Die Reihensechszylinder waren für ihre Laufkultur bekannt. Dieseltriebwerke lebten indes oft nicht lange. Grund: Zylinderkopfschäden. Ab 92 wurden Motoren mit Vanos-Steuerung für mehr Drehmoment ausgeliefert. Gegen Ende der Bauzeit gab es auch bärenstarke Achtzylinder.

▸ **Zuverlässigkeit** Ölverlust an Differenzial und Motor sowie ausgeschlagene Spurstangen, defekte Radaufhängungen, diverse Elektronikprobleme, Verschleiß an Bremsscheiben und defekte Automatikgetriebe sind Schwachstellen. Ein gepflegtes Fahrzeug kann trotzdem lange Freude bereiten. Gerade die Langlebigkeit der Sechszylinder trägt dazu bei.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Rost an tragenden Teilen des 5ers? Sehr selten, dank der guten Vorsorge. Der E34 hat Schwächen an Vorderachse, Hinterachse, Lenkung. Und bei Elfjährigen ist auch Ölverlust ein Thema. Beim Nachfolger E39 ist alles schon viel besser. Hier bemängelt der TÜV lediglich die Hinterachse.

Licht

Die Scheinwerfer sind beim E34 das einzige Manko in Sachen Licht. Die gleichen Probleme haben drei- und fünfjährige E39.



Auch der Touring hat trotz großem Heck ein sportliches Auftreten

Bremsen

Die beiden BMW-Brüder teilen durch die Baujahre Freud und Leid: Beide Typen glänzen bei Bremskraftreglung und Bremsschläuchen. Leider haben aber auch beide Probleme mit der Wirkung der Feststellbremse. Auch ist der Verschleiß der Bremsscheiben gegenüber dem Durchschnitt zu hoch.

Umwelt

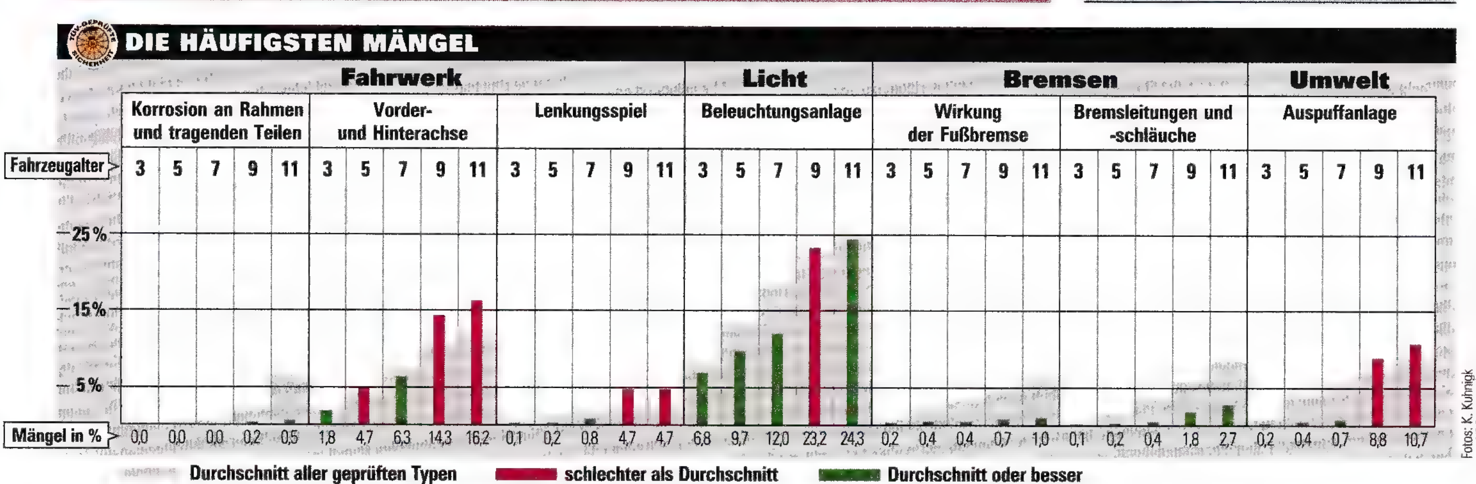
Auspuff und Kraftstoffanlage bereiten den alten E34 oft Probleme. Sehr solide hingegen ist der Auspuff des E39.

FAZIT Schwächen an Achsen, Auspuff und Lenkung wie beim E34 kennt der neuere E39 nicht mehr. Einzig die Hinterachse des Alu-Fahrwerks kann anfällig sein. Gerade deshalb ist der Letzte der beiden 5er ein solides Alltagsauto. Und natürlich gerade als praktischer touring gesucht.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	5er (E39)	Ø	5er (E39)	Ø	5er (E39)	Ø	5er (E34)	Ø	5er (E34)	Ø
ohne Mängel	74,5	75,8	62,0	60,5	54,5	48,7	39,3	40,0	34,7	32,9
leichte Mängel	19,1	18,6	26,7	28,6	28,6	34,6	41,1	38,0	42,7	40,1
erhebliche Mängel	6,4	5,6	11,3	10,9	16,9	16,7	19,6	22,0	22,5	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1



Fotos: K. Kuhnigk



Klassisches Design, viel Platz, gute Verarbeitung und zumeist günstige Preise machen den großen 7er attraktiv

Preiswertes Flaggschiff



BMW 7er (Typ E38)

Bauzeit: **1994 bis 2001**

Motoren: **von 143 (725 tds) bis 326 PS (750i)**

DAT-Preise: **von 7200 bis 38 000 Euro**

▸ **Nutzwert** Viele Anhänger des XXL-BMW waren bei der Einführung des neuen Modells (E65/66) sichtlich enttäuscht. Wo ist sie geblieben, die schlichte und zeitlos-elegante Linie des E38? Antwort: Beim Gebrauchtwagenhändler. Und das zumeist günstig. Zum Preis eines Dreiers gibt es 7er mit sparsamen Motoren (etwa 730d) und dem Auftritt einer Diplomaten-Limousine. Noch immer vorbildlich sind die Materialien und die Verarbeitung im Innenraum.

▸ **Fahrspaß** Was das Äußere nie vermuten lässt – der lange Siebener bewegt sich leicht um jede Ecke. Die dynamisch wirkende Lenkung und das auf Komfort ausgelegte Fahrwerk harmonieren sehr gut. Bei den Motoren ging es mit sechs Zylindern los. Empfehlenswert ist der Vierliter-V8. Er läuft kaum langsamer als ein V12 und ist wesentlich wirtschaftlicher. Geschaltet wird entweder per Hand oder automatisch. Egal in welcher Ausstattung, der 7er fühlt sich auf langen Autobahnstrecken zu Hause.

▸ **Zuverlässigkeit** Aufgrund verschlissener Bremsen und defekter Kugelgelenke müssen 7er oft zum Boxenstopp. Auch können überforderte Batterien streiken. Klaglos: die perfekte Verarbeitung.



BMW 7er (Typ E32)

Bauzeit: **1986 bis 1994**

Motoren: **von 188 (730i) bis 300 PS (750i)**

DAT-Preise: **von 1400 bis 5100 Euro**

▸ **Nutzwert** Schon mit dem Typ E32 war BMW in der Oberklasse gut vertreten. Die großen Limousinen sind heute zum Schnäppchenpreis erhältlich. Verarbeitung und üppige Platzverhältnisse sind schon in der normalen Variante mehr als ausreichend. Noch geräumiger: die Langversion (plus 14 Zentimeter).

▸ **Fahrspaß** Das gut abgestimmte Fahrwerk vermittelt nahezu sportliches Fahrverhalten. Neben Sechszylindern kamen auch zwei Achtzylinder und ein Zwölfzylinder zum Einsatz. Auf Wunsch gab es bei dieser Motorisierung aufpreispflichtig DSC. Selbstzünder gingen im Typ E32 noch nicht an den Start.

▸ **Zuverlässigkeit** 7er waren immer schon schwere Brocken. Deshalb sind Bremsscheiben stets stark belastet und unterliegen auch deutlich höherem Verschleiß. Das Gleiche gilt für das Fahrwerk. Schnell sind Kugellager, Stabistreben und Radlager ausgeschlagen. Auch Automatikgetriebe können nach hoher Kilometerlaufleistung Probleme bereiten und schalten unsauber in die nächste Stufe. Rost findet sich meist nur an Auspuffanlagen. Die Verarbeitung im Innenraum ist von hoher Qualität. Ärgerlich dagegen sind Ölverlust an den alten Achtzylindern und ausgefallene elektronische Bordinstrumente.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Kein Rost und gute Antriebswellen – da sind sich beide Modelle einig. Nach elf Jahren hat der E32 Ölverlust und technische Mängel an Hinterachse und Lenkung. Der jüngere Bruder E38 schwächelt an der Hinterachse, die Lenkung kann nur bei den fünfjährigen Fahrzeugen überzeugen.

Licht

Laut TÜV bleiben die vorderen Scheinwerfer der alten Baureihe und die der drei- und fünfjährigen E38 oft dunkel. Der Rest funktioniert einwandfrei.



Stattliches Auftreten ist mit der Langversion (iL) der Limousine garantiert

Bremsen

Bremskraftregelung sowie Bremsleitungen und -schläuche sind auch bis ins hohe Alter meist funktionstüchtig. Leider wirkt die Feststellbremse in allen Baujahren nicht gleichmäßig. Dagegen funktioniert die Fußbremse vorn und hinten bei beiden Modellreihen überdurchschnittlich gut.

Umwelt

Kraftstoffanlagen weisen bei beiden Modellen mitunter Mängel auf. Langlebiger sind dagegen die Auspuffanlagen.

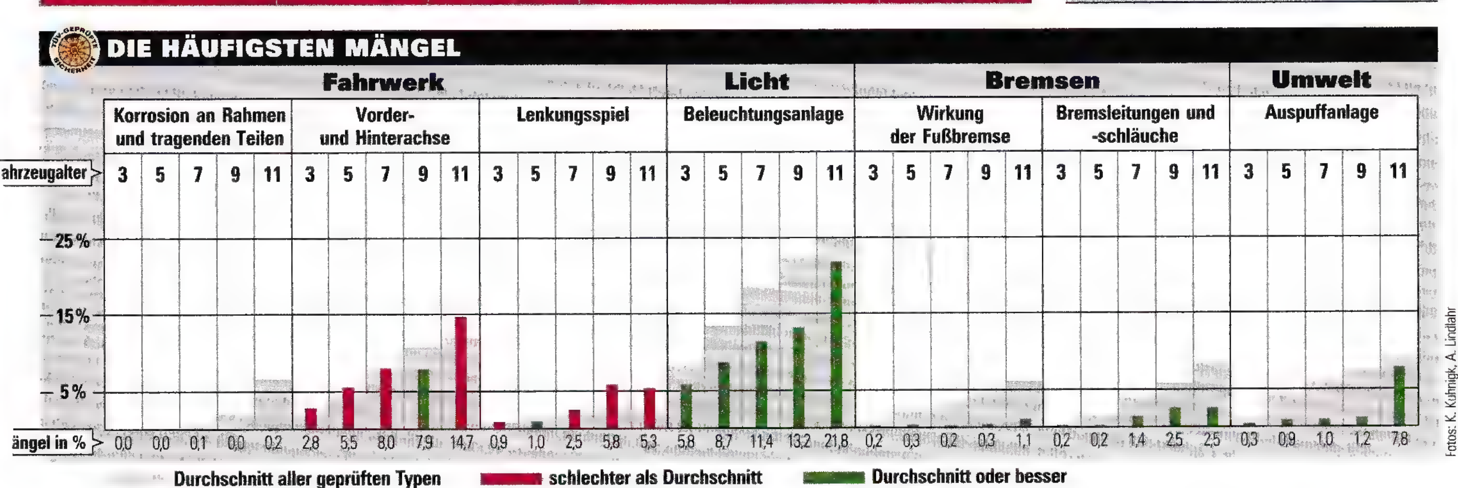
FAZIT Die große Limousine zeigt sich nach dem Modellwechsel vom E32 auf den E 38 zwar solider, aber immer noch mit Schwachstellen. So sind Probleme an der Handbremse sowie Verschleiß an der Hinterachse immer noch ein Thema. Die Rostvorsorge ist vorbildlich.

MÄNGELEINTEILUNG

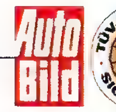
nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	7er (E38)	Ø	7er (E38)	Ø	7er (E38)	Ø	7er (E38)	Ø	7er (E32)	Ø
ohne Mängel	77,5	75,8	68,9	60,5	60,0	48,7	52,0	40,0	35,4	32,9
leichte Mängel	17,7	18,6	22,8	28,6	26,2	34,6	28,7	38,0	42,7	40,1
erhebliche Mängel	4,8	5,6	8,3	10,9	13,8	16,7	19,2	22,0	21,8	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



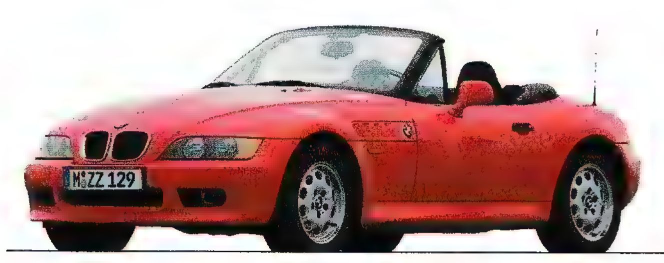
Fotos: K. Kuhnigk, A. Lindlahr





Der BMW Z3 hat mittlerweile einen Nachfolger bekommen – an Attraktivität hat der Roadster dadurch nur gewonnen

Der Klassiker von morgen



BMW Z3

Bauzeit: 1996 bis 2002

Motoren: von 115 (1.8) bis 325 PS (M)

DAT-Preise: von 11 200 bis 33 950 Euro

Zeit macht es möglich: Die ersten Z3 haben mehr als die Hälfte des Neupreises verloren, für viele ist er jetzt greifbar

▸ **Nutzwert** Der typische Z3 ist natürlich der Roadster. Das eigenwillige Coupé, mit für einen Sportwagen beachtlichen 410 Liter Kofferraumvolumen, fand relativ wenige Anhänger. Mit dem Verdeck des Roadsters kämpfte BMW jedoch bis zur Einstellung der Produktion, wirklich dicht hielt es nie. Dem einlagigen Kunststoffdach bereiten im Winter zudem schwere Schneedecken Probleme, weshalb ein Hardtop im Ganzjahresbetrieb lohnt. Der bis zu 325 PS starke M-Roadster sollte dagegen im Winter in der Garage bleiben. BMW konzipierte ihn als Fahrer-Auto ohne DSC, wie ESP in München genannt wird, dafür aber mit gesalzenen Ersatzteilpreisen. Was alle Z3 vereint: die guten Materialien im Innenraum, vor allem wenn der Erstbesitzer Ledersitze bestellte.

▸ **Fahrspaß** Hier punktet der Z3 auf ganzer Linie, besonders wenn ein drehfreudiger Sechszylinder unter der langen Haube schnurrt. Exakt geführte Schaltung, direkte Lenkung, standfeste Bremsen – so stellen sich viele einen Roadster vor. Das Coupé steht dem nicht nach, vor allem im hohen Geschwindigkeitsbereich bleibt es dank geringer Fahrtwindgeräusche stets komfortabel.



Alles im Griff: Die Ergonomie im Z3-Cockpit gilt noch immer als vorbildlich

▸ **Zuverlässigkeit** Wer bereit ist, die markentypisch hohen BMW-Preise zu bezahlen, hat auch ein gutes Recht auf erstklassige Qualität. Einbußen gibt es nur, wenn der Vorbesitzer an der Wartung gespart hat. Daher fragen umsichtige Käufer stets nach dem komplett abgestempelten Inspektionsheft. Die Verarbeitung war nur im ersten Baujahr schlecht, dann hatte das BMW-Werk in den USA die Z3-Fertigung bestens im Griff. Klappergeräusche sind im Z3 selten, und die Vierzylinder gelten weitgehend als problemlos. Ausnahme: Der Sechszylinder des M neigt bei extremer Vollgas-Beanspruchung zum Überhitzen. Gut, wenn dabei nur die Zylinderkopfdichtung kaputtgeht, denn ein neuer Motor kostet 13 000 Euro. Inklusive Steuer und ohne Arbeitszeit.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Gratulation, bei allen Baujahren finden die TÜV-Prüfer keinen Rost. Dafür monieren sie bei den Dreijährigen Vorder- und Hinterachse sowie bei den Siebenjährigen den Ölverlust am Antriebsstrang.

Licht

Schlechte Beurteilungen für die Einstellung des Abblendlichts und die Funktion der vorderen Beleuchtungseinrichtung der Dreijährigen, in allen anderen Prüf-Kriterien vergeben die TÜV-Techniker gute Noten.



M wie Maximum: Der stärkste Z3 liefert 325 PS an seine Hinterachse

Bremsen

Mit der Feststellbremse hat der zweisitzige BMW so seine Sorgen: Für alle Prüfjahrgänge haben die TÜV-Techniker viel Kritik übrig. Mehr darf man den Bremsen aber nicht vorwerfen, alle anderen Beurteilungen sind gut.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage liegt mit ihren Werten nach drei und fünf Jahren im Durchschnitt, nach sieben Jahren gibt es sogar die bestmögliche Beurteilung. Unauffällig: die Z3-Auspuffanlage.

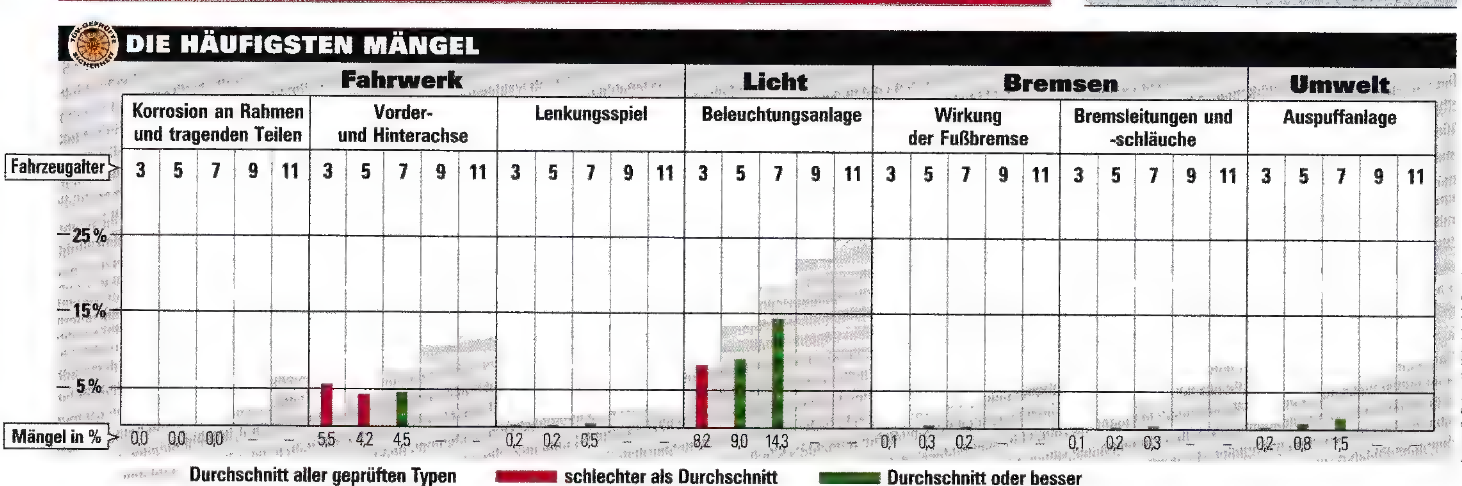
FAZIT Der BMW Z3 ist ein Typ mit Nehmer-Qualitäten. Die solide Technik wird auch vom TÜV anerkennend beurteilt. Die Vorderachse teilt der Z3 ebenso wie die TÜV-Kritik an ihr mit dem 3er. Insgesamt schneidet der BMW Z3 jedoch besser ab als der 3er-BMW.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	BMW Z3	Ø	BMW Z3	Ø	BMW Z3	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	76,0	75,8	70,7	60,5	60,8	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	16,3	18,6	22,5	28,6	29,1	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	7,7	5,6	6,8	10,9	10,1	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



CHRYSLER VOYAGER



Auf den Chrysler Voyager ist wirklich Verlass: Er fällt jedes Jahr mit miserablen Werten beim TÜV auf

Chryslers Sorgenkind



Chrysler Voyager (Typ GS)

Bauzeit: 1997 bis 2001

Motoren: von 115 (2.5 TD) bis 178 PS (3.8)

DAT-Preise: von 7300 bis 20 300 Euro

Familien-Freund Voyager? Keinesfalls, denn die hohen Reparaturkosten ruinieren das Haushalts-Budget

▸ **Nutzwert** Natürlich ist ein großer Van praktisch. Vor allem der Grand Voyager mit verlängertem Radstand kann locker drei Generationen samt Gepäck befördern. Ohne Bestuhlung fasst der Van 4880 Liter. Aber auch der „kleine" Voyager transportiert bis zu 4140 Liter. Wie bei vielen US-Modellen dominieren auch hier Plüsch und billige Verarbeitung. Die weichen Sitze sind bei den meisten Gebrauchten schon lange durchgesessen. Der Diesel (2.5 TD, 115 PS, Verbrauch 8,9 Liter) rechnet sich sehr rasch, denn die V6-Benzin-Motoren können je nach Beladung 20 Liter und mehr verbrauchen. Dann ist auch die Reichweite des 75-Liter-Tanks stark reduziert. Den Allrad muss man nicht unbedingt kennen, er macht sich vor allem durch noch größeren Spritverbrauch bemerkbar.

▸ **Fahrspaß** Hier kann kräftig der V6 punkten, denn so kultiviert und leise sind nur wenige Vans. Bequeme Armlehnen, weiches Fahrwerk, indirekte Lenkung – selbst das antiquierte Automatikgetriebe unterstreicht das amerikanische Fahrgefühl. Kaum zu glauben, dass dieser Van in Graz (Österreich) gebaut wurde – im selben Werk wie der robuste Mercedes G!



Hinter der schlampig verarbeiteten Kunststoff-Kulisse klappert es häufig

▸ **Zuverlässigkeit** Früher zählten die Kinder Käfer auf der Autobahn, heute sind es Voyager am Standstreifen. Ein Dauerbrenner sind defekte Automatikgetriebe, die manuellen Schaltgetriebe haben aber auch Tücken, etwa das häufig reißende Kupplungsseil. Durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen sind vor allem beim V6 ein teures Thema, bekanntlich hat er davon zwei Stück. Die komplette Ausstattung hat vor allem einen großen Haken: Die zahlreichen elektrischen Helferlein funktionieren nicht immer. Probleme mit elektrischen Fensterhebern, dem Tempomat oder der Zentralverriegelung sind an der Tagesordnung, ebenso die beständigen Probleme mit der Klimaanlage. Nach fünf Jahren funktioniert sie nur noch selten im Sinne des Herstellers.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

In allen Prüfjahrgängen fällt der Chrysler Voyager mit Ölverlust am Antriebsstrang negativ auf, das Lenkungsspiel sorgt bei den Drei-, Fünf- und Siebenjährigen für schlechte Noten. Positiv: kaum Rost in allen Baujahren und die stabilen Achsen.

Licht

Ein ziemlich finsteres Kapitel: schlechte TÜV-Beurteilungen für die Abblendlicht-Einstellung und die vordere Beleuchtungseinrichtung, aber auch die Heck-Beleuchtung bekommt Kritik in allen Jahrgängen.



Viel Spaß bei der Parkplatzsuche: Der Grand Voyager ist 33 Zentimeter länger

Bremsen

Bremsscheiben, Feststellbremse und die Wirkung der hinteren Fußbremse werden vom TÜV in allen untersuchten Jahrgängen moniert. Wesentlich besser allerdings sind die Beurteilungen für Bremsschläuche und die Bremskraftregelung.

Umwelt

Die Auspuffanlage wird in allen Jahren moniert. Auch die Kraftstoffanlage ist allenfalls Durchschnitt.

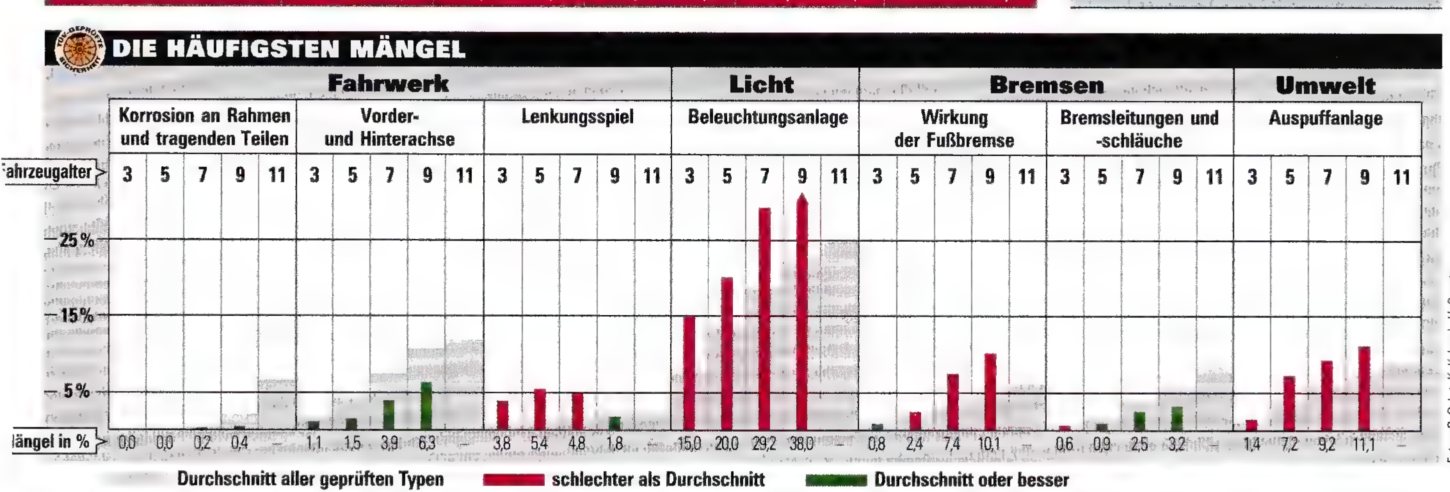
FAZIT Die Mängelquoten sowohl bei leichten als auch bei den erheblichen Mängeln liegen immer weit über den jeweiligen Durchschnittswerten aller untersuchten Fahrzeuge. Damit stellt der TÜV dem Chrysler Voyager ein schlechtes Zeugnis aus.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Voyager	Ø	Voyager	Ø	Voyager	Ø	Voyager	Ø		Ø
ohne Mängel	55,5	75,8	41,5	60,5	32,6	48,7	25,8	40,0	–	32,9
leichte Mängel	29,9	18,6	33,1	28,6	39,6	34,6	45,0	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	14,6	5,6	25,4	10,9	27,8	16,7	29,1	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



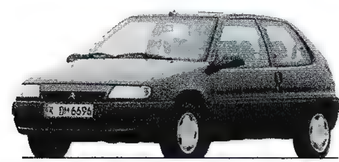
Fotos: S. Gehrt, K. Kuhnigk, U. Sonntag





Schlichtes Design, große technische Macken und kleine Preise – zwei kompakte Minis alter französischer Schule

Stadtflitzer mit Schwächen



Citroën Saxo

Bauzeit: 1996 bis heute

Motoren: von 45 (1.0) bis 118 PS (1.6 VTS)

DAT-Preise: von 2500 bis 12 400 Euro

▸ **Nutzwert** Nur keinen Neid aufkommen lassen – der Saxo kommt an bei Frauen. Vielleicht weil er so gar nicht oberflächlich ist, sondern ein praktischer Typ mit zahllosen Ablagen für Sonnenbrille, Lippenstift und anderen Kleinkram. Und das Outfit? Erinnert an den Peugeot 106 und ist mit zwei großen Türen und 280 Liter Laderaum der richtige Typ für die Innenstadt.

▸ **Fahrspaß** Das Fahrwerk reagiert bis auf den nervösen Grenzbereich gutmütig, doch den betreten Saxo-Fahrer in der Regel selten. Auch die schwach dimensionierten Bremsen machen sich nur über Land nachteilig bemerkbar. Eine Servolenkung ist ein sinnvolles Extra, sonst wird Einparken zur Qual. Das große Faltdach (Extra) bringt Cabrio-Feeling. Unser Tipp: der 1.1 mit spritzigen 55 PS.

▸ **Zuverlässigkeit** Was Saxo-Fahrer nie vergessen sollten, ist der vierstellige Wegfahrsperre-Code. Vor jeder Fahrt muss er an Bord eingetippt werden. Eine elektronische Fehlerquelle, die viele Pannen verursachte. Auch Lichtmaschinen, Anlasser und Batterien versagen gern ihre Dienste. Eine böse Falle ist ein Sicherungssplint im Getriebe. Bricht er, kann der Saxo nicht mehr geschaltet werden und ist fahrunfähig.



Citroën AX

Bauzeit: 1986 bis 1996

Motoren: von 45 (1.0) bis 90 PS (1.4)

DAT-Preise: von 600 bis 2300 Euro

▸ **Nutzwert** Lange ist es her, dass Citroën den ersten AX importierte. Die Kleinen sind trotz Mängeln noch immer beliebt, immerhin sind Spritverbrauch und Gebrauchtwagenpreise minimal. Begehrt ist vor allem der Viertürer, er macht den Fond erst richtig nutzbar.

▸ **Fahrspaß** Auch der AX bietet mit weichen Federn anständigen Komfort. Die kleinste Maschine mit 45 PS ist für das 715-Kilo-Auto bereits ausreichend.

▸ **Zuverlässigkeit** In den ersten Jahren hatten die Motoren noch Probleme mit der Kühlung. Sie wurde 1991 verbessert. Die gesamte Verarbeitung konnte leider auch nach mehreren Baujahren nicht überzeugen, Klappern und Scheppern stehen auf der Tagesordnung. Unregelmäßige Karosseriespaltmaße sind nicht immer ein Zeichen für Unfall-Vergangenheit – der AX sah schon ladenneu nicht besser aus. Störend: durchgesessene Fahrersitze, defekte Schlösser an Türen und Heckklappe und abgefallene Kunststoffteile im Innenraum. Im Bereich der Elektrik gibt es immer wieder Probleme mit den Zündspulen. Auch Benzinpumpen versagen öfter ihren Dienst. Die Mängelliste ist lang, sollte auch nicht beschönigt werden. Ein AX braucht Pflege, sonst sind Pannen und größere Reparaturen keine Seltenheit.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Selten Rost am Saxo, dafür ist Ölverlust bei Drei- und Fünfjährigen ein Problem. Beim AX ist der Rost noch ein Thema. Weiter bemängelt der TÜV Ölverlust und defekte Antriebswellen. Bei Neunjährigen beanstanden die Prüfer die Vorderachsen, bei den Elfjährigen das zu große Lenkungsspiel.

Licht

Am AX kritisiert der TÜV die gesamte Beleuchtungsanlage aller Baujahre, auch die Saxo-Werte können in diesem Punkt nicht immer überzeugen.



Das ist doch ein … Citroën Saxo VTS, der dem Peugeot 106 nicht unähnlich sieht

Bremsen

Negativ fallen Bremsscheiben sowie die Wirkung der Fußbremse beider Modelle in allen Baujahren auf, beim AX wirkt die Feststellbremse oft einseitig. Auch den Saxo plagt dieser Mangel bei den Drei- und Fünfjährigen.

Umwelt

Beim Saxo bemängelt der TÜV die Kraftstoffanlage in allen Jahren. Der Vorgänger AX hat immer wieder Rostprobleme am Auspuff bei den neun- und elfjährigen.

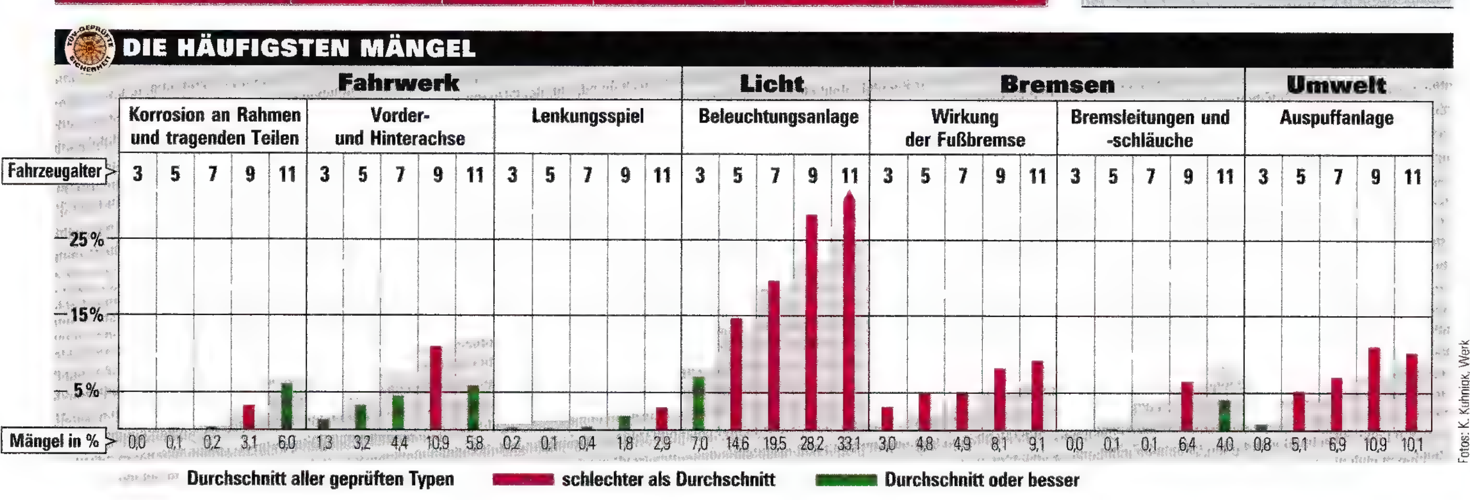
FAZIT Der kleine AX hat laut TÜV mehr erhebliche Mängel als der Schnitt. Gerade Beleuchtung und Bremsanlage benötigen pflegende Hände. Sein Nachfolger Saxo kommt nicht viel besser weg. Auch hier sind die Mängelraten nach drei und fünf Jahren höher.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

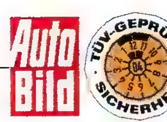
Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Saxo	Ø	Saxo	Ø	Saxo	Ø	AX	Ø	AX	Ø
ohne Mängel	73,6	75,8	56,2	60,5	50,4	48,7	31,0	40,0	28,6	32,9
leichte Mängel	18,8	18,6	30,3	28,6	33,5	34,6	38,0	38,0	40,7	40,1
erhebliche Mängel	7,6	5,6	13,4	10,9	16,1	16,7	31,0	22,0	30,6	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, Werk

CITROËN XSARA/ZX



DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die Franzosen sparten nicht an Rostvorsorge – der TÜV goutiert das. Typische Xsara-Sorgen: Ölverlust und die Vorderachse der Dreijährigen. Den ZX plagen negative Noten bei Antriebswellen, Ölverlust, Lenkungsspiel und der Vorderachse.

Licht

Düster: die schlechten Bewertungen für die Abblendlicht-Einstellung des ZX. Bei den anderen Prüfpositionen pendeln Xsara und ZX um den Durchschnittswert.



Auch Citroën-Designer sind vorsichtiger geworden, wie das Xsara-Coupé zeigt

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremsen vorn ist in allen Jahrgängen auffallend schlecht, hinten kann nur der dreijährige Xsara punkten. Keine Probleme an der Feststellbremse des Xsara, große Kritik aber beim ZX. Ohne Klagen: die Bremsleitungen der beiden Franzosen.

Umwelt

Die Auspuffanlage wird bei beiden Fahrzeugen stets moniert, wesentlich besser ist da die Kraftstoffanlage. Sie fällt nicht unangenehm auf.

FAZIT Gemessen am Durchschnitt aller TÜV-geprüften Fahrzeuge, kann nur der fünfjährige Xsara punkten; alle anderen Baujahre und auch der ZX sind stets schlechter als gleich alte Fahrzeuge. Beide Test-Kandidaten sollten vor dem Kauf kritisch begutachtet werden.

Nur wenige ZX haben noch eine lange Zukunft vor sich. Sein Nachfolger Xsara schneidet beim TÜV schon besser ab

Spürbarer Fortschritt



Citroën Xsara

Bauzeit: **1997 bis heute**

Motoren: **von 70 (1.9 D) bis 163 PS (2.0i 16V VTS)**

DAT-Preise: **von 6000 bis 10 700 Euro**

▸ Nutzwert Citroën stand einmal für gewagtes Design und Avantgarde, der Xsara ist frei von diesen Gedanken. Dafür gilt er als sehr geräumig. Bei den Drei- und Fünftürern reicht der Innenraum schon nahe an die Mittelklasse, der Mini-Van Picasso hat durchaus das Zeug zum Familien-Freund. Weniger Freude macht die schlampige Verarbeitung, auch wenn diese bereits besser als im Vorgänger ZX ist. Bei der Probefahrt ruhig eine schlechte Straße wählen und dabei auf Klappergeräusche achten.

▸ Fahrspaß Komfort und Straßenlage sind im grünen Bereich, allerdings sollte auch die Motorwahl stimmen: Ganz besonders wollen wir den 1,9-Liter-Benziner mit 90 PS und Vielfahrern den HDi-Diesel mit Direkteinspritzung empfehlen. Ihre Leistung: 90 oder 109 PS.

▸ Zuverlässigkeit Defekte Thermoschalter, blockierende Wegfahrsperren und immer wieder streikende Pumpen der Servolenkung gestalten den Xsara-Alltag abwechslungsreich. Da stören die schon nach kurzer Zeit durchgesessenen Sitzpolster schon gar nicht mehr, selbst die schlampigen Karosseriespaltmaße sind nebensächlich. Und was ein echter Citroën-Fan ist, bemerkt die hakelige Schaltung gar nicht.



Citroën ZX

Bauzeit: **1991 bis 1997**

Motoren: **von 64 (1.9 D) bis 163 PS (2.0i 16V)**

DAT-Preise: **von 900 bis 4400 Euro**

▸ Nutzwert Auch wenn es auf den ersten Blick keiner glauben mag, doch der ZX ist mit dem Peugeot 306 weitgehend baugleich. Trotz des familienfreundlichen Platzangebots, der um 18 cm verschiebbaren Rückbank und der großzügigen Ladehöhle im Heck (488 bis 850 Liter) blieb der ZX mit nur 107 000 verkauften Fahrzeugen ein Misserfolg der Franzosen. Gefragt ist der geräumige Kombi, vor allem mit dem sparsamen 64-PS-Dieselmotor.

▸ Fahrspaß Die billigen Innenraummaterialien und die magere Ausstattung haben einen großen Vorteil – sie sparen enorm Gewicht ein. Etwa fünf Liter benötigt der 64-PS-Diesel, ein respektabler Wert. Dank der weichen, teils auch etwas schwammigen Federung fährt man nicht nur sparsam, sondern auch sehr komfortabel.

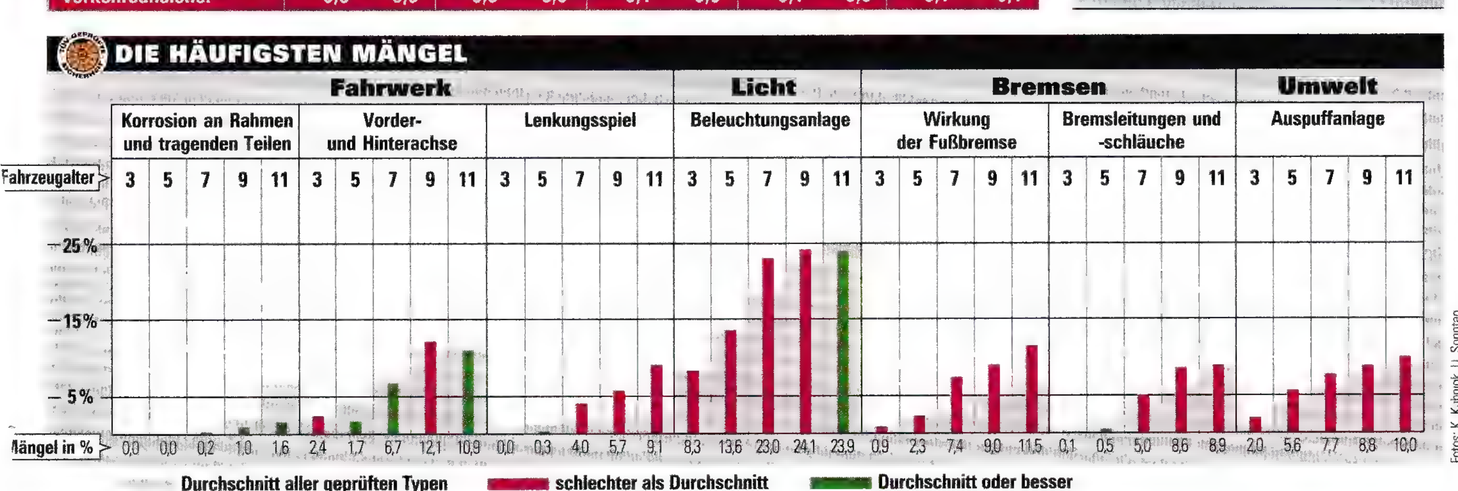
▸ Zuverlässigkeit Im AUTO BILD-Dauertest schrieb der ZX Geschichte: Nicht weniger als 13-mal streikte der Franzose. Besser wurde es erst nach einem Tausch des Hauptkabelbaums. Vielleicht ein tragischer Einzelfall, doch auch unsere Leser berichteten schon sehr häufig über Elektrikprobleme dieses Citroën. Generell ist der ZX bereits deutlich vom Alter gezeichnet. Wer einen zuverlässigen Wegbegleiter sucht, wird mit einem anderen Fahrzeug bestimmt glücklicher.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Xsara	Ø	Xsara	Ø	ZX	Ø	ZX	Ø	ZX	Ø
ohne Mängel	72,6	75,8	61,2	60,5	39,0	48,7	30,1	40,0	27,7	32,9
leichte Mängel	22,0	18,6	29,0	28,6	36,6	34,6	36,7	38,0	36,3	40,1
erhebliche Mängel	5,4	5,6	9,8	10,9	24,3	16,7	33,1	22,0	35,9	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, U. Sonntag





Citroën hat aus Fehlern gelernt, wie der Xantia beweist. Im Gegensatz zu seinem wenig soliden Vorgänger BX

Eine Klasse besser



Citroën Xantia

Bauzeit: 1993 bis 2001

Motoren: von 68 (1.9 D) bis 190 PS (3.0 V6)

DAT-Preise: von 1700 bis 14 500 Euro

▸ Nutzwert Gelungene Optik, größerer Innenraum und bessere Verarbeitung: Mit dem Xantia wollte Citroën die unzufriedenen Kunden des BX zurückgewinnen. Mit wenig Erfolg, weder neu noch gebraucht war der Xantia ein Renner. Und das, obwohl die Hydropneumatik für erstklassigen Komfort sorgt. Auch die geräumige Kombi-Version Break (1995) verkaufte sich schleppend. Größter Vorteil heute: Die französische Mittelklasse-Limousine wird zu Tiefstpreisen gehandelt.

▸ Fahrspaß Ein Sportwagen ist der Xantia sicher nicht, und das wollte er auch nie werden. Stattdessen empfiehlt er sich als uneingeschränkt langstreckentauglich, Fahrwerk und Federungskomfort harmonieren prächtig und rollen auf der weichen Welle. Auch in Sachen Dieseltechnologie sind die HDi-Triebwerke aus dem PSA-Konzern (90 und 109 PS) beileibe keine alten Eisen, sondern verwöhnen mit starkem Drehmoment. Den Benzin-Freunden empfehlen wir die spritzigen 1,8-Liter (101 bis 110 PS).

▸ Zuverlässigkeit Die zahlreichen Mängel seines Vorgängers hat der Xantia großteils abgelegt. Die Qualität wurde spürbar besser, gelegentlich Probleme bereiten die Lichtmaschinen bis Baujahr 98 und das Kraftstoffpumpen-Relais.

Citroën BX

Bauzeit: 1983 bis 1993

Motoren: von 64 (1.9 D) bis 147 PS (1.9 GTi 16V)

DAT-Preise: von 50 bis 2000 Euro

▸ Nutzwert 1983 wirkte der BX mit seinen Karosserieteilen aus Kunststoff futuristisch, dennoch konnte er nicht an das Avantgarde-Image früherer Tage anknüpfen. Was blieb, ist das Erbe der guten Rostvorsorge: Der BX verfügt über ein robustes Stahl-Gerüst. Selten zu finden und sehr geräumig ist der Kombi, nur von unverbesserlichen Fans gesucht: die rare Allrad-Version dieses Franzosen.

▸ Fahrspaß Dank der Hydropneumatik schaukelt auch dieser Citroën ausgesprochen komfortabel über schlechte Straßen. Die Basis-Benziner mit 1,4 Litern (61 und 72 PS) sind relativ müde, der 1,9-Liter-Diesel mit 64 PS war einer der besten seiner Zeit und gilt noch heute als relativ standfest.

▸ Zuverlässigkeit Es sind nicht die großen Schwachstellen, die den BX in schlechtes Licht rücken. Für Ärger sorgen mehr die kleineren Macken. Etwa ein tropfendes Hydrauliksystem – Routine für alle BX-Besitzer. Aber auch Wasserverlust oder ein defekter Thermoschalter sind keine Seltenheit. Und im schlimmsten Fall folgenschwer: Zylinderkopfschaden nicht ausgeschlossen. Wer selber Hand an den Wagen legen möchte, sollte über entsprechendes Spezialwerkzeug verfügen. Ohne geht bei diesem Typ fast gar nichts.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Zuerst das Positive: Rostende BX/Xantia sind dank verzinkter Bleche selten. Der TÜV notiert aber bei beiden Typen übermäßig starken Ölverlust. Die alten BX haben Probleme mit Antriebswellen. Beim dreijährigen Xantia sind es mehr die Vorderachsen, bei neunjährigen wird zu großes Lenkungsspiel festgestellt.

Licht

Bei beiden Modellen wird nur die Einstellung des Abblendlichts nicht moniert. Blinker und Warnblinker sind weniger gut.



Praktische Angelegenheit: der Citroën Xantia in der Kombiversion Break

Bremsen

Der sehr hohe Verschleiß von Bremsscheiben beim BX ist bemerkenswert. Auch bei Feststellbremse und Wirkung der vorderen Fußbremse kann er nicht punkten. Die neunjährigen Xantia schneiden bei Bremsschläuchen, Wirkung der Handbremse und Fußbremse (vorn) schwach ab.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage beim BX zeigt Schwächen, die Auspuffanlage beider Modelle ist durchschnittlich.

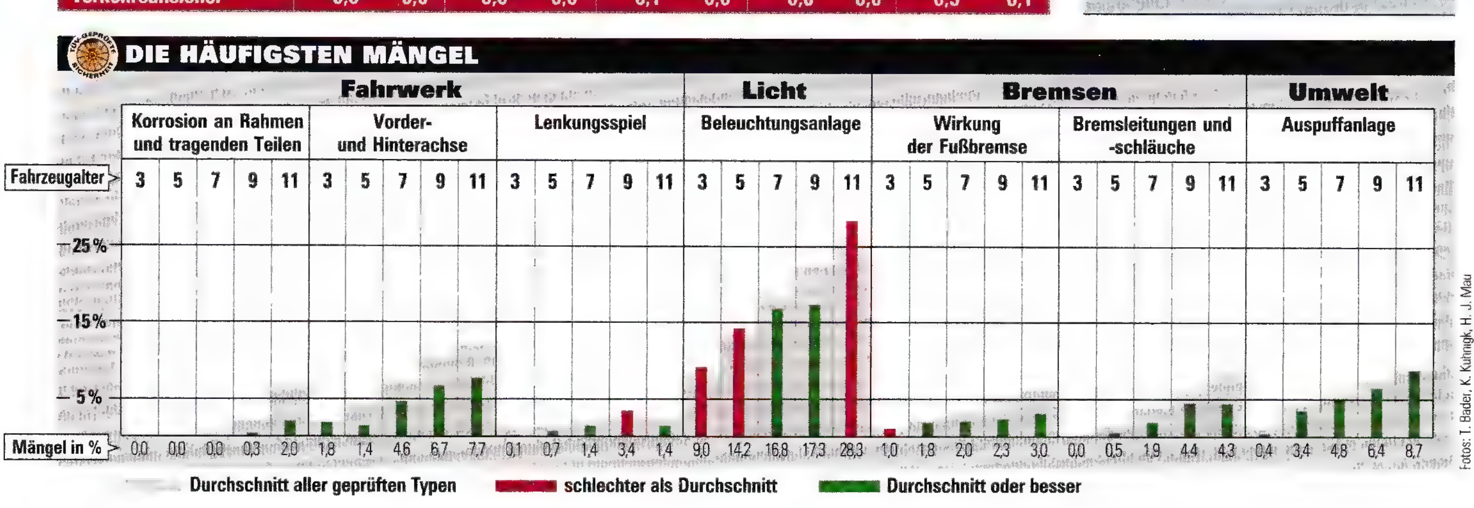
FAZIT Überdurchschnittlich viele BX werden beim TÜV als verkehrsunsicher eingestuft. Ein Modell ohne Mängel zu finden ist schwierig. Bruder Xantia ist da schon ein soliderer Zeitgenosse. Er vertritt mit weniger Problemen die neue Fahrzeuggeneration von Citroën.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Xantia	Ø	Xantia	Ø	Xantia	Ø	Xantia	Ø	BX	Ø
ohne Mängel	75,2	75,8	63,0	60,5	51,5	48,7	43,9	40,0	30,2	32,9
leichte Mängel	20,8	18,6	29,4	28,6	35,4	34,6	36,3	38,0	39,8	40,1
erhebliche Mängel	4,0	5,6	7,6	10,9	13,0	16,7	19,8	22,0	29,7	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,3	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: T. Bader, K. Kuhnigk, H. J. Mau





Kleintransporter als Familienwagen – der Berlingo gilt als Pionier einer neuen und sehr erfolgreichen Gattung

Der Lieferwagen-Kombi



Citroën Berlingo

Bauzeit: 1996 bis heute

Motoren: von 69 (1.9 D) bis 109 PS (1.6 16V)

DAT-Preise: von 4100 bis 12 700 Euro

Mager-Mobil: Anfangs musste der Berlingo ohne seitliche Schiebetüren auskommen. Rechts kam sie 99, links 01

▸ Nutzwert Schnell die neue Kühltruhe holen oder eine Schrankwand von Ikea – Berlingo-Fahrer haben plötzlich viele Freunde, denn dieser Franzose ist ein buchstäblich einladendes Modell: Die üppige Fahrzeughöhe macht das Ein- und Ausladen bequemer als bei normalen Kombis, was ebenso fürs Ein- und Aussteigen gilt. Vor allem die älteren, nicht mehr so beweglichen Herrschaften wissen derlei Annehmlichkeiten zu schätzen. Schön, dass das Fahrwerk alle Lasten gut wegsteckt und die Federung nicht zu hart daherkommt – von allen domestizierten Kleinlastern bietet der Citroën den besten Fahrkomfort.

▸ Fahrspaß Ganz vernünftig gedacht, ist der 1,4-l-Benziner mit 75 PS das beste Angebot. Der 1,9-l-Saugdiesel verbraucht nicht so viel weniger, um seinen Steuernachteil wieder einzusparen. Doch wenn Berlingo fahren auch Spaß machen darf, ist natürlich der ab 99 angebotene HDi erste Wahl – 90 PS und kräftiges Drehmoment erlauben mehr als bloßes Mitschwimmen im Verkehr. Dies gilt auch für die Benziner mit 90 und 109 PS. Allerdings ist erstens ihre Verbreitung gering, und zweitens geben sie sich reichlich trinkfreudig, wenn sie die üppige Stirnfläche des Berlingo durch den Wind schieben.

Weiche Welle: Die Sitze sind etwas schwammig, geben zu wenig Halt

▸ Zuverlässigkeit Fahrzeuge von Citroën haben bei unseren Lesern einen etwas zweifelhaften Ruf, was Zuverlässigkeit betrifft. Doch dieses Image trifft schon lange nicht mehr zu, der Berlingo und der baugleiche Peugeot Partner gehören zu den sehr zuverlässigen Fahrzeugen. Was nicht heißt, dass es keine Probleme gibt – so macht der Zahnriemen oft Ärger, vor allem bei den Dieseln. Diese haben auch Probleme mit dem Keilrippenriemen, der die Nebenaggregate antreibt. Typisch für alle Modelle sind der undichte Kraftstofftank, vor allem des Baujahrs 99, und defekte Hochdruckpumpen der Servolenkung. Und im Jahr 2000 gab es einen Rückruf, weil der Bremskraftverstärker ausfallen konnte.

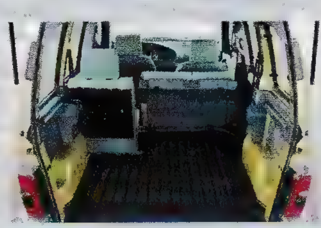
DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Solide Hinterachse und stabile Lenkung, aber Motor und Getriebe werden viermal so oft wegen Ölverlust beanstandet wie bei anderen Autos. Gelegentlich wird Verschleiß an der Vorderachse moniert.

Licht

Kontrollieren Citroën-Berlingo-Fahrer nicht ihre Beleuchtung, bevor sie zur Fahrzeug-Hauptuntersuchung fahren? Oder wie sonst ist das schlechte Abschneiden in diesem Kapitel zu erklären?



Da passt was rein: Lagerhalle des Berlingo. Stört nur die rutschige Matte

Bremsen

Hier liegt Berlingos Waterloo: Denn die Fußbremse kann weder vorn noch hinten in ihrer Wirkung überzeugen. Dazu fällt noch hoher Verschleiß an den Bremsscheiben auf. Solide hingegen sind die Bremsleitungen und -schläuche.

Umwelt

Gelegentlich Undichtigkeiten der Einspritzanlagen und ab dem fünften Jahr defekte Auspuffanlagen verderben auch hier die Bilanz.

FAZIT Der Berlingo ist ein Beispiel dafür, dass eine im Alltag zuverlässige Technik nicht automatisch gute Noten beim TÜV einfährt. Wer sich trotzdem für den Familienfreund im Lieferwagenkleid erwärmen kann, sollte beim Kauf auf eine neue Prüf-Plakette bestehen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Berlingo	Ø	Berlingo	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	71,4	75,8	48,2	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	23,0	18,6	38,5	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	5,6	5,6	13,3	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter (Jahre)

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,4	2,8	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	1,1	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	9,2	25,0	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,1	4,9	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,5	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,7	6,2	–	–	–

Durchschnitt aller geprüften Typen · schlechter als Durchschnitt · Durchschnitt oder besser

Fotos: S. Kreger, K. Kuhnigk



DAEWOO NUBIRA



Wer alle Autos aus Fernost in einen Topf wirft, begeht einen Fehler – dieser Daewoo hält mit keinem Japaner mit

Überraschend unsolide



Daewoo Nubira (Typ KLAJ)

Bauzeit: 1997 bis 2003

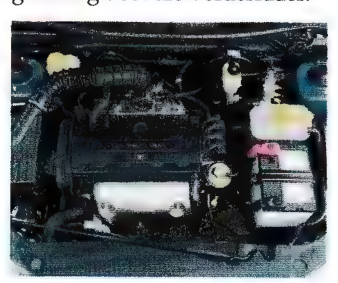
Motoren: von 103 (1.6) bis 133 PS (2.0)

DAT-Preise: von 4100 bis 11 800 Euro

Eher unbedeutend: Viertürige Nubira sind kaum gefragt, das Interesse richtet sich mehr auf den Kombi

▸ **Nutzwert** Daewoo schien sich um seine Kunden zu sorgen, denn ABS und ein Airbag-Duo waren schon ab Modellstart 97 in allen Versionen serienmäßig an Bord. Ansonsten ist der Nubira aber nur mit höchst mäßigen Qualitäten gesegnet. So liegt das Platzangebot der fast viereinhalb Meter langen Limousine trotz quer eingebautem Motor deutlich unter dem der Mitbewerber, einzig der relativ gefragte Kombi bietet adäquates Ladevolumen. Außer dieser Variante und dem Stufenheck gab es bis 2000 auch eine Fließheck-Limousine, die aber mangels Nachfrage eingestellt wurde.

▸ **Fahrspaß** Die Motoren beeindrucken mit deftigen Leistungsangaben, doch auf der Straße stellt sich bald die Frage nach deren Wahrheitsgehalt – die 133 PS des Zweiliters fühlen sich eher wie 90 an, und auch die schwächeren Typen wirken reichlich zäh. Allerdings verführt der Nubira nicht zum Ausnutzen der Leistung, sein Fahrwerk ist weich abgestimmt und bietet ordentlichen Federungskomfort, ohne jedoch die Fahrsicherheit zu vernachlässigen. Der Mittelklasse-Daewoo gibt sich stets berechenbar, schiebt in zu hastig angegangenen Kurven gutmütig über die Vorderräder.



Alte Erbstücke: Die Nubira-Motoren bauen auf Opel-Maschinen auf

▸ **Zuverlässigkeit** Die wenigen zugelassenen Nubira sind oft gesehene Kunden der Abschleppdienste. Vor allem vor Baujahr 2000 gab es etliche Motorschäden, an denen auch gerissene Zahnriemen schuld waren. Außerdem zahlreiche Überhitzungserscheinungen wie durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen. Auch scheint die Kraftübertragung zu schwach ausgelegt, die Kupplung neigt zum Rutschen. Mit der Elektronik steht Daewoo wie viele andere Hersteller auch auf Kriegsfuß: Zahlreiche defekte Wegfahrsperren und Störungen in der Motorelektronik verhinderten das Starten, und im Baujahr 97 sorgten kaputte Lichtmaschinen zudem für kraftlose Batterien. Auch nicht zu vergessen sind die vielen defekten Kraftstoffpumpen im Baujahr 1998.

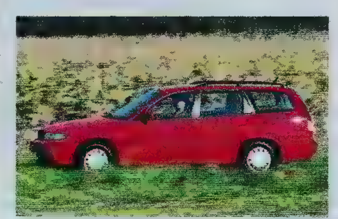
DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Hier kann Rost wieder ein Thema werden, jeder tausendste Nubira fällt deswegen durch die Hauptuntersuchung. Doch häufiger werden eine defekte Hinterachs-Aufhängung sowie Ölverlust an Motor und Getriebe bemängelt.

Licht

Hier schneidet der Nubira in wirklich jeder Einzeldisziplin schlechter als der Durchschnitt ab. Auffällig sind vor allem Probleme im Bereich Blinker und Warnblinker, die auf bauartbedingte Störungen in diesem Bereich deuten.



Das geringere Übel: Wenn schon Nubira, dann den geräumigen Kombi

Bremsen

Schwachpunkt ist die trommelgebremste Hinterachse, die weder fußbetätigt noch als Handbremse in ihrer Wirkung überzeugt und oft einseitig zieht. Auch Bremsleitungen schneiden überdurchschnittlich schlecht ab.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage zeigt nur durchschnittlich oft Probleme, dafür macht der Auspuff massiv Ärger, muss bei über zehn Prozent aller Fünfjährigen beanstandet werden.

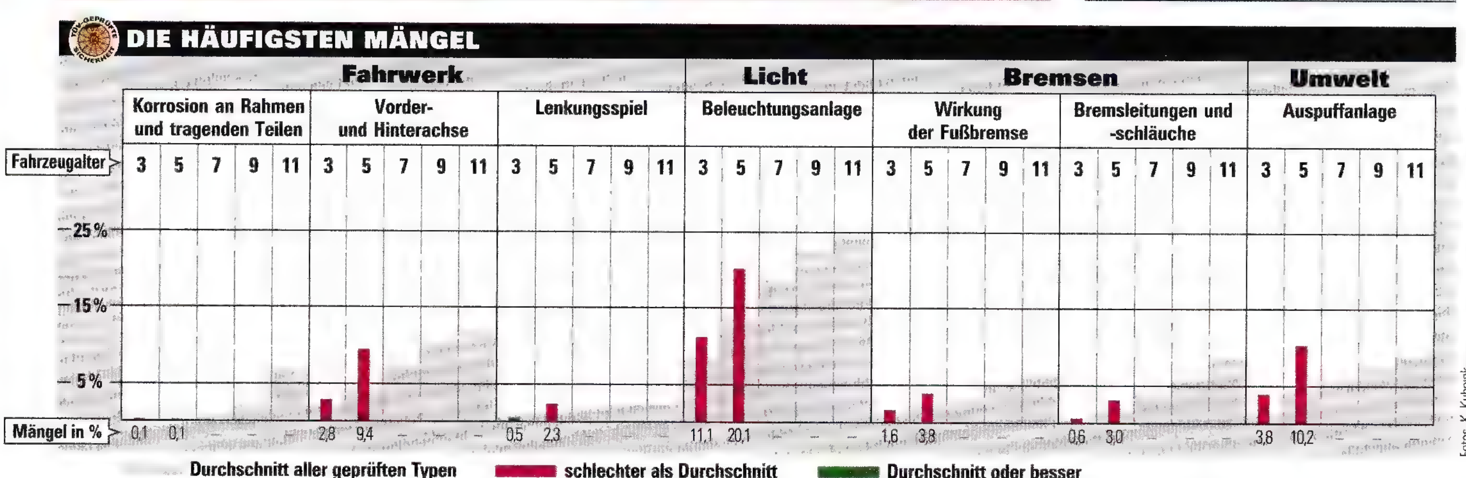
FAZIT Wer nur die günstigen Gebrauchtpreise des Daewoo Nubira sieht, handelt kurzsichtig. Denn das Fahrzeug birgt ein hohes Reparaturrisiko, beginnend bei der unzuverlässigen Beleuchtung über verrosteten Auspuff bis zu sicherheitsrelevanten Teilen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Nubira	3 Jahre Ø	5 Jahre Nubira	5 Jahre Ø	7 Jahre Nubira	7 Jahre Ø	9 Jahre Nubira	9 Jahre Ø	11 Jahre Nubira	11 Jahre Ø
ohne Mängel	65,8	75,8	46,4	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	24,5	18,6	32,5	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	9,7	5,6	21,1	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk





Klein sind nur die Abmessungen des Daihatsu Cuore. Die Qualität dieses Japaners ist nicht zu kurz gekommen

Der Elefanten-Rollschuh



Daihatsu Cuore (Typ L501)

Bauzeit: **1995 bis 1999**

Motoren: **von 42 bis 44 PS (0,8 l)**

DAT-Preise: **von 1700 bis 3300 Euro**

▸ **Nutzwert** Rollt der kurze Zwerg durch die Stadt, wird er oft wie ein unbekanntes Flugobjekt beäugt. Das ist nicht verwunderlich, denn die 3,31-Meter-Blechkiste sieht für viele eher mitleiderregend aus. Und zwar nun schon seit 1985. Mitleid braucht aber keiner haben, denn der Dreizylinder-Zwerg steckt den Alltag erstaunlich gut weg. Der Floh ist ein bewährter Stadtflitzer und die asiatische Smart-Alternative. Und das zum Spartarif, denn Gebrauchte sind bereits weit unter 2000 Euro zu kriegen.

▸ **Fahrspaß** Der Dreizylinder mit seinen 44 PS beschleunigt den Cuore zügig bis Tempo 60, unüberhörbar ist er dabei nicht. Kleiner Trost: Früher war der Cuore noch lauter. Wenig komfortabel ist das Fahrwerk. Auffallend hart, gibt es jede Unebenheit gnadenlos an die Passagiere weiter.

▸ **Zuverlässigkeit** Cuore-Fahrer lieben ihren kleinen Flitzer, auch wenn er sie (selten) wegen Wasser in Kerzensteckern unerwartet im Stich lässt. Auch schnell verschlissene Kupplungsscheiben können vorkommen. Ansonsten gilt der Cuore auch in der dritten Generation als äußerst zuverlässig. Parkt er am Standstreifen, liegt es meistens am Fahrer – und nur sehr selten am Auto.



Daihatsu Cuore (Typ L201)

Bauzeit: **1990 bis 1995**

Motoren: **41 PS (0,8l)**

DAT-Preise: **von 700 bis 1650 Euro**

▸ **Nutzwert** 1990 löst der Typ L201 den früheren L80 ab. Dabei wuchs der Kleine um zehn Zentimeter. Erstmals gab es auch einen Viertürer, der schnell sehr beliebt wurde. Warum die geteilt umklappbare Rücksitzlehne aus dem Vorgängermodell nicht mehr verbaut wurde, bleibt ein Rätsel. Der Kofferraum fasst 128 Liter. Damit sollte der Wochenend-Einkauf eines Singels bequem transportiert werden können.

▸ **Fahrspaß** Die Stadt ist das standesgemäße Revier des L201. Trotz langem Radstand fegt er flott um jede Kurve und gibt Schlaglöcher fast ungefiltert an seine Passagiere weiter. Die Sitze bieten nur wenig Seitenhalt und sind sehr schmal geschnitten. Absolut zurückhaltender Verbrauch und günstiger Unterhalt machen den Cuore zum wirtschaftlichen Hauptgewinn.

▸ **Zuverlässigkeit** Bei den vielen Kurzstecken leiden Verschleißteile wie Reifen, Kupplung, Bremsen und die Abgasanlage sehr. Ansonsten ist auch hier die Nässe der Feind des kleinen Flitzers und zwingt ihn zu unfreiwilligen Boxenstopps. Zudem sorgen defekte Kabelstecker gelegentlich für Verwirrung in der Bordelektrik. Doch abgesehen von diesen Ärgerlichkeiten passt der L201 in die Cuore-Familie: klein, einfach gebaut und dabei stets preiswert.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Der Cuore ist zwar robust, hat aber auch seine Schwachstellen. Am Antriebsstrang überzeugt er mit wenig Ölverlust, sein Lenkungsspiel gilt als unproblematisch. Hinterachsen und Rost werden vom TÜV häufig moniert.

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts ist bei den drei- und fünfjährigen Fahrzeugen oft unkorrekt. Die restliche Beleuchtungseinrichtung kann den TÜV noch nach Jahren mit ihrer zuverlässigen Funktion überzeugen.



Selten wird ein Auto so sachlich-nüchtern gestylt wie der Daihatsu Cuore

Bremsen

Bei den Bremsen bemängelt der TÜV den hohen Verschleiß der Scheiben und die Wirkung der Fußbremse vorn. Auch die Bremsleitungen der sieben- bis elfjährigen Cuore weisen Mängel auf. Die restliche Anlage kann sich sehen lassen. Bei den Bremsschläuchen gab es beispielsweise kaum Beanstandungen.

Umwelt

Übermäßige Mängel an Kraftstoffanlagen und verrostete Auspuffe sind ab dem fünften Jahr keine Besonderheit.

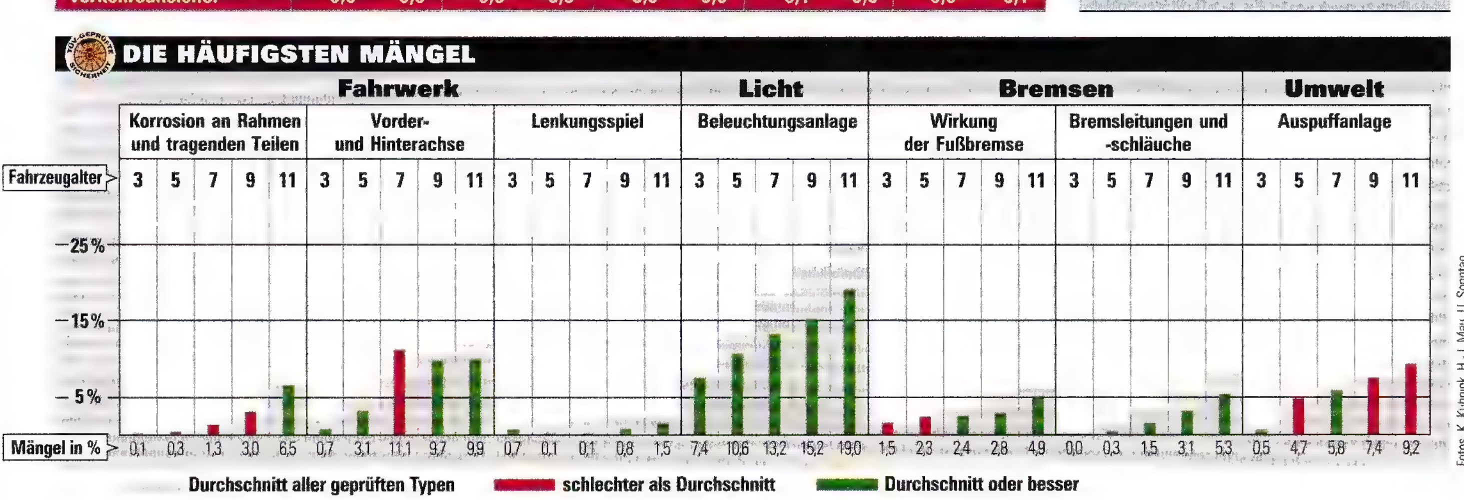
FAZIT Den Ansprüchen eines Stadtflitzers genügt der Cuore voll und ganz. Beim Gebrauchtwagenkauf verlangen ältere Modelle nach dem prüfenden Blick eines Sachverständigen, der besonders Karosserie und Auspuff auf Rost sowie die Achsen auf Verschleiß untersuchen sollte.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Cuore (L501)	Ø	Cuore (L501)	Ø	Cuore (L501)	Ø	Cuore (L201)	Ø	Cuore (L201)	Ø
ohne Mängel	71,6	75,8	62,4	60,5	53,0	48,7	44,2	40,0	36,6	32,9
leichte Mängel	22,2	18,6	28,2	28,6	35,2	34,6	41,0	38,0	40,3	40,1
erhebliche Mängel	6,2	5,6	9,4	10,9	11,8	16,7	14,7	22,0	23,1	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, H.-J. Mau, U. Sonntag

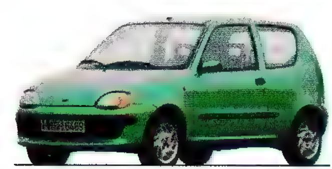
FIAT SEICENTO/CINQUECENTO





Frauen finden ihn niedlich – Männer höchstens praktisch. Und der TÜV notiert zahlreiche Schwachstellen

Italienischer Mängelriese



Fiat Seicento

Bauzeit: **1998 bis heute**

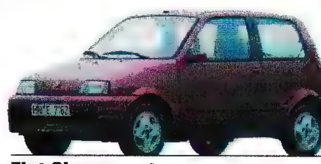
Motoren: **von 40 (0.9) bis 55 PS (1.1)**

DAT-Preise: **von 3300 bis 6300 Euro**

▸ **Nutzwert** Ein neues Blechkleid, schon wurde aus dem Cinquecento der Seicento. Die messbaren vier Zentimeter Raumgewinn sind nicht wirklich spürbar, eher der kleinere Kofferraum (170 Liter). Mit 3,33 Meter Länge hat der Fiat gute Karten im Parkplatz-Poker. Drei Türen und Platz für bis zu fünf Personen – so die graue Theorie. In der Praxis ist die hintere Reihe eher eine Zumutung auf langen Strecken. Aber das ist bei den Dimensionen auch nicht verwunderlich.

▸ **Fahrspaß** Mit der neuen Karosserie kamen auch 20 Kilo Mehrgewicht. Zu viel für den kleinen 0,9-Liter-Motor, er fühlte sich im Seicento einfach schwach an. 1999 fiel er aus dem Programm (Ausnahme: Ausstattungsvariante mit Citymatik). Übrig blieb der quer eingebaute 1,1-Liter-Benziner mit 55 PS. Er beschleunigt den Zwerg auf satte 150 km/h.

▸ **Zuverlässigkeit** So klein, so knuffig und so viele Schwachstellen. Allen voran die Elektrik. Hier brechen selbst die Massekabel. Lichtmaschinen, Instrumentenbeleuchtungen, elektrische Fensterheber und -schiebedächer versagen gerne ihre Dienste. Noch teurer werden schnell verschleißende Kupplungen, hakelige Getriebe und vereinzelt Motorschäden.



Fiat Cinquecento

Bauzeit: **1993 bis 1998**

Motoren: **von 40 (0.9) bis 55 PS (1.1)**

DAT-Preise: **von 1300 bis 3200 Euro**

▸ **Nutzwert** 1993 kam der kleine Italiener in die deutschen Städte. Cinquecento spricht sich zwar schwer aus, kommt aber mit seinem Konzept an. Wer nicht mehr als einen fahrbaren Untersatz sucht, wird fündig: ein unkomplizierter und bezahlbarer City-Flitzer – mehr ist der Cinquecento nicht. Die Verarbeitung ist italienisch schlampig. So sind die Sitze nach schweren Vorbesitzern oft durchgesessen. Seitenhalt bieten sie vom ersten Tag an nicht.

▸ **Fahrspaß** Mit dem 55-PS-Motor geht ordentlich die Post ab. Bei zu schneller Fahrt schiebt der Zwerg gutmütig über die Vorderräder. Die Gokart-artige Lenkung ist direkt und lässt den Cinquecento recht ordentlich in die Kurve lenken. Das für diese Mini-Klasse typisch straff gefederte Fahrwerk gibt tiefe Schlaglöcher gnadenlos an den Fahrer weiter.

▸ **Zuverlässigkeit** Dieser Fiat steht ganz oben, zumindest wenn es um das Thema Pannen geht. Dazu kommt die schlampige Verarbeitung und die sich nicht selten auflösenden Stoffe im Innenraum. Defekte Scheibenwischermotoren, lose Kopfstützen, undichte Dämpfer und hakelige Schlösser sind außerdem keine Seltenheit. Einziger Lichblick: Die niedrigen Ersatzteilpreise verhelfen zu kostengünstigen Reparaturen. Natürlich nur den Selbermachern.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

An beiden Modellen findet sich nur sehr selten Rost. Dafür hält der Antriebsstrang selten dicht, wie die TÜV-Zahlen beweisen. Auch die Antriebswellen der siebenjährigen Cinquecento sind öfter defekt. Lenkungsspiel und Achsen bereiten hingegen selten Ärger.

Licht

Der kleine Fiat in der Nacht ist eine finstere Sache, denn laut TÜV ist nur bei wenigen Fahrzeugen die gesamte Beleuchtungsanlage in Ordnung.



Das große Faltdach sorgt schon fast für Cabrio-Feeling im kleinen Fiat

Bremsen

Geschlossenheit bei den Brüdern: Bremskraftreglung und Bremsleitungen sind einwandfrei. Fußbremse, Feststellbremse und Bremsscheiben dagegen in allen Baujahren nur mangelhaft.

Umwelt

Die Mängel an der Cinquecento-Kraftstoffanlage bewegen sich um den Durchschnitt. Rostende Auspuffe kommen beim älteren Modell in allen Baujahren vor. Beim Seicento scheinen diese Probleme gelöst.

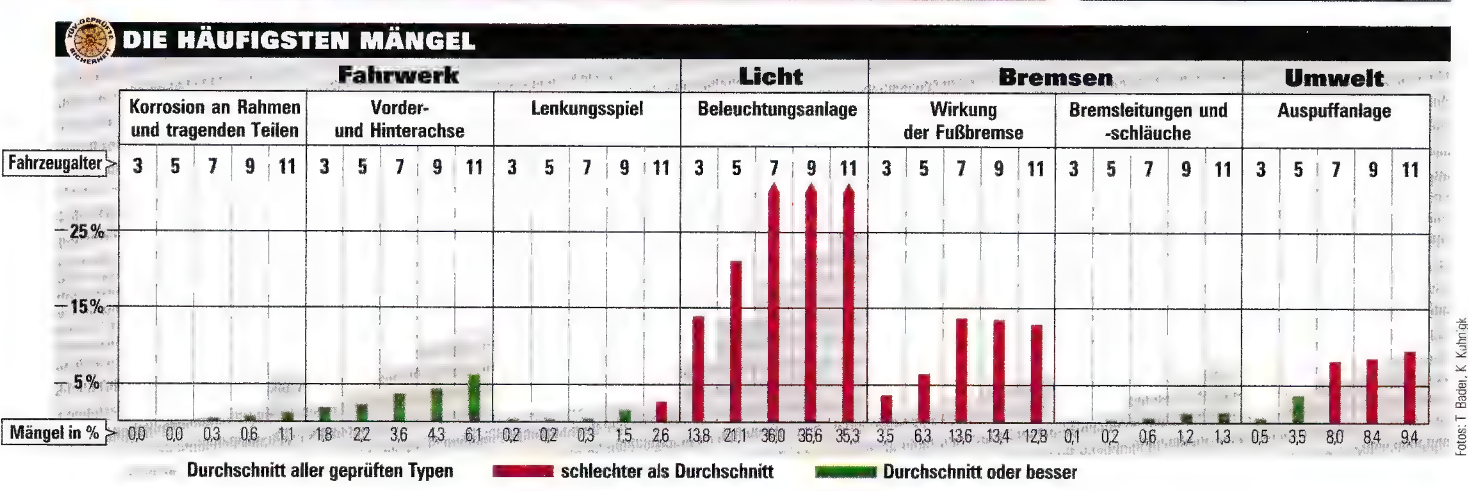
FAZIT

Die Mängelliste beider Modelle ist wieder mal Fiat-typisch lang. In allen Jahrgängen gibt es weniger mängelfreie Exemplare als im Schnitt. Darüber kann die vorbildliche Rostvorsorge der beiden kleinen Italiener schon fast in Vergessenheit geraten.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Seicento	Ø	Seicento	Ø	Cinquecento	Ø	Cinquecento	Ø	Cinquecento	Ø
ohne Mängel	69,0	75,8	54,2	60,5	33,3	48,7	30,2	40,0	29,0	32,9
leichte Mängel	23,3	18,6	31,9	28,6	41,5	34,6	44,2	38,0	44,1	40,1
erhebliche Mängel	7,7	5,6	13,9	10,9	25,1	16,7	25,5	22,0	26,9	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1



Fotos: T. Bader, K. Kuhnigk



Der Uno hat ausgedient. Mit dem Punto eins und zwei treten aber solide Nachfolger in seine Fußstapfen

Erste Wahl ist der Punto



Fiat Punto (Typ 188)

Bauzeit: 1999 bis heute

Motoren: von 60 (1.2) bis 131 PS (GT)

DAT-Preise: von 4800 bis 10 400 Euro

▸ Nutzwert Alle gehen mit der Mode, vor allem die Italiener. Beim Styling des aktuellen Punto wurde jedoch am vorhandenen Design festgehalten. Auch die markanten Heckleuchten gibt es wieder. Egal ob drei oder fünf Türen, nicht nur vorn ist ein Punto geräumig, auch im Fond gibt es ausreichend Platz. Praktisch: viele Ablagefächer für Kleinkram von der Parkmünze bis zum Handy.

▸ Fahrspaß Wer Punto fähr, weiß, wie praktisch sich dieser durch die Stadt steuern lässt. Per Knopfdruck wird die Servolenkung leichtgängiger (City-Modus, bis 70 km/h). Die kleinen, laufruhigen Vierzylinder begnügen sich mit rund 6,5 Litern pro 100 Kilometer.

▸ Zuverlässigkeit Größte Probleme bereitet die Elektrik, allen voran die Alarmanlage.



Fiat Punto (Typ 176)

Bauzeit: 1993 bis 1999

Motoren: von 55 (1.1) bis 133 PS (1.4)

DAT-Preise: von 1800 bis 6700 Euro

▸ Nutzwert Der Punto Typ 176 hat vor allen Dingen viel Platz im Innenraum. Die Italiener haben es geschafft, dass selbst hinten groß gewachsene Personen bequem sitzen können. Ebenfalls ausreichend: 290 Liter Kofferraumvolumen. Den Innenraum dominiert grauer Kunststoff, die Sitzposition des Fahrers ist auffällig hoch.

▸ Fahrspaß Die kleinen italienischen Maschinen sind keine Wunderwerke, aber allemal ausreichend und sparsam für den Alltag. Für Schaltfaule gibt es die stufenlose Automatikschaltung Selecta. Eine gute Alternative zu den hakeligen Schaltgetrieben.

▸ Zuverlässigkeit Die Verarbeitung hat sich im Vergleich zum Uno verbessert. Von „Punto-Perfektion" kann hier aber noch lange keiner sprechen.



Fiat Uno

Bauzeit: 1983 bis 1994

Motoren: von 44 (1.0) bis 112 PS (1.4 Turbo)

DAT-Preise: von 600 bis 1300 Euro

▸ Nutzwert Der Uno war für die Italiener ein voller Erfolg. Millionenfach wurde er gebaut. Vor allen Dingen das Innenraum-Konzept überzeugte. Schade eigentlich, dass Fiat damals nicht an Rostvorsorge dachte. Ergebnis: Korrosion an Fahrwerk und Chassis ist das Hauptproblem dieser kleinen Italiener.

▸ Fahrspaß Der Basis-Motor mit 45 PS erfüllt seinen Job recht ordentlich. Auch die rund 6,5 Liter Normalbenzin sind für 100 Kilometer akzeptabel. Die hakeligen Getriebe machen die Suche nach dem nächsten Gang gelegentlich zum Lotteriespiel.

▸ Zuverlässigkeit Die Zeit des Uno ist abgelaufen, wie der Fahrzeugbestand zeigt. Rost, mechanische Macken und schlechte Verarbeitung sind keine Empfehlung.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Rost findet sich laut TÜV-Statistik an jedem Fiat Uno in rauen Mengen. Die Punto-Generation ist diesbezüglich robuster. Gemeinsamer Schwachpunkt: hoher Ölverbrauch an Motoren und Getrieben. Lobenswert: Die Lenkung ist bei allen Modellen sehr solide.

Licht

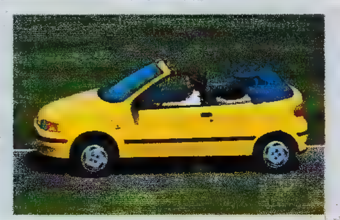
Einem Trauerspiel gleicht die Lichtanlage des Uno. Nichts funktioniert so, wie es soll. Der TÜV findet auch die Beleuchtungseinrichtung des Punto (erste Baureihe) schlecht. Der jüngere Punto (Typ 188) hat ebenfalls Probleme: Die Einstellung der vorderen Scheinwerfer ist zu oft verstellt.

Bremsen

Die Bremsen des Fiat Uno sind außer den Bremsscheiben mangelhaft. Bruder Punto (Typ 176) ist nicht besser. Auch hier zu viele Mängel.

Umwelt

Der letzte Punto (Typ 188) ist noch nicht auffällig, dafür aber der Uno. Dessen Abgas- und Tankanlage gelten als nicht sehr umweltfreundlich.



Der offene Fiat Punto war lange Zeit das billigste Cabrio am deutschen Markt

FAZIT

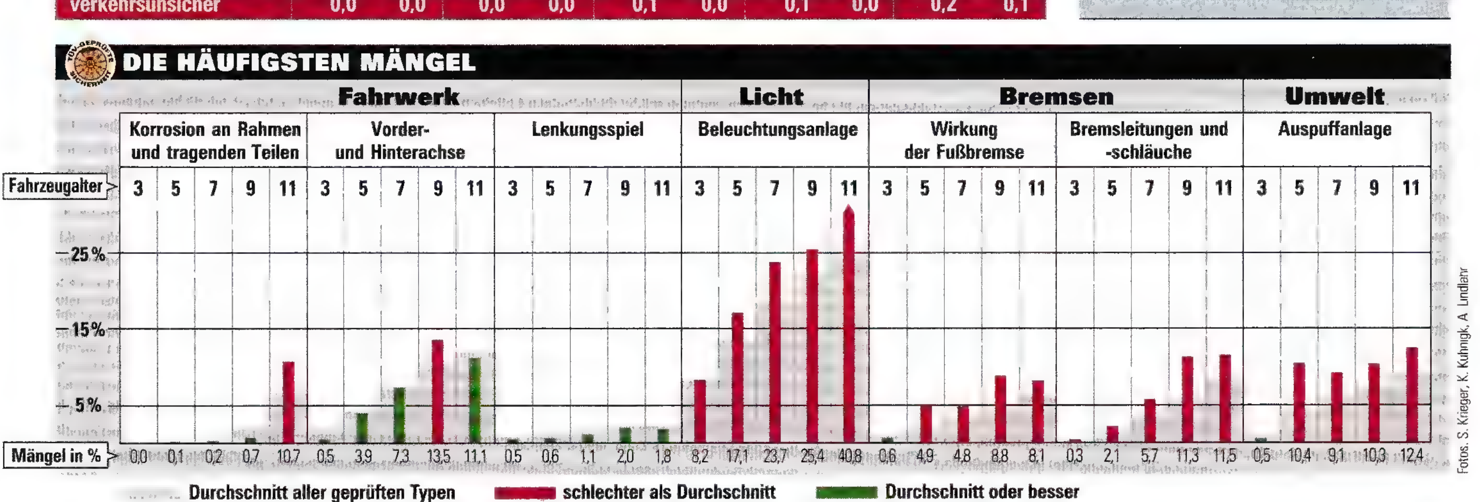
Tschüs, Uno – das zeigen Pannenstatistiken und TÜV-Untersuchungen. Nach mittlerweile elf Jahren gibt es zu viele sicherheitsrelevante Mängel. Der Punto ist um einiges besser – aber noch lange nicht perfekt. Besonders die Bremsanlagen sollte man beobachten.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Punto (188)	Ø	Punto (176)	Ø	Punto (176)	Ø	Punto (176)	Ø	Uno	Ø
ohne Mängel	78,0	75,8	49,8	60,5	41,4	48,7	33,5	40,0	21,5	32,9
leichte Mängel	16,6	18,6	36,1	28,6	39,8	34,6	39,1	38,0	44,2	40,1
erhebliche Mängel	5,4	5,6	14,1	10,9	18,7	16,7	27,3	22,0	34,1	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Krieger, K. Kuhnigk, A. Lindlahr

FIAT BRAVO/BRAVA/TIPO/TEMPRA



Die letzten Tipo/Tempra haben viele sicherheitsrelevante Mängel. Auch Bravo/Brava sind keine echten Sieger-Typen

Kein Grund für ein Bravo



Fiat Bravo/Fiat Brava

Bauzeit: 1995 bis 2001

Motoren: von 75 (1.4) bis 154 PS (2.0)

DAT-Preise: von 2900 bis 11 100 Euro

▸ **Nutzwert** Was haben wir bei der Markteinführung vor neun Jahren von den Heckleuchten geschwärmt! Brava (so nennt Fiat den Fünftürer) und der familienfreundliche Bravo sind der italienische Beitrag im großen Golf-Geschäft. Fahrwerk und Lenkung können mit dem frischen Styling nicht mithalten und fühlen sich an wie aus einer längst vergessen geglaubten Auto-Generation. Dafür stimmt die Verarbeitung, und auch mit dem Platzangebot im Innenraum ist gut leben. Gut, 280 Liter Kofferraum für den Bravo ist kein Spitzenwert, aber es gibt ja noch den großen Bruder. Und der steckt 100 Liter mehr weg. Gebraucht gibt es beide schon für kleines Geld, so was senkt die Kilometer-Kosten.

▸ **Fahrspaß** Die Benziner verlangen nach Drehzahl und werden dabei unangenehm laut. Unser Tipp ist der JTD-Diesel mit Direkteinspritzung und 100 oder 105 PS. Der kräftige Drehmomentschub macht richtig Freude, was vom hakeligen Getriebe nur selten behauptet wird.

▸ **Zuverlässigkeit** Bekannt sind vibrierende Innenspiegel und Motorschäden bei Benzinern, resultierend aus Überhitzungen oder gerissenen Zahnriemen. Nervig: die launenhafte Elektrik.



Fiat Tipo/Fiat Tempra

Bauzeit: 1988 bis 1995

Motoren: von 70 (1.4) bis 146 PS (2.0 16V)

DAT-Preise: von 650 bis 2700 Euro

▸ **Nutzwert** Ein Golf-Gegner für kleines Geld – wer wird da nicht nachdenklich! Auf den ersten Blick ist das italienische Duo auch sehr attraktiv. Die Platzverhältnisse sind für diese Klasse keinesfalls schlecht. Die Stufenheck-Version Tempra (ab 1990) transportiert 500 Liter, der Kombi (Tempra Station Wagon ab 1993) sogar bis 1500. Der Innenraum im typischen Look der Achtziger hat einen Riesennachteil, nämlich eine unglaublich nachlässige Verarbeitung. Plastikteile (sofern noch vorhanden) fallen ab, sämtliche Kabel klappern in den Hohlräumen der Karosserie. Ein Fall für Minderheiten war ab 92 der Kombi mit Allradantrieb. Immerhin – der Antriebsstrang gilt mechanisch als sehr robust.

▸ **Fahrspaß** Laute und drehfreudige Motoren, eine indirekte Lenkung und ein Fahrwerk, das sich um Komfort bemüht – der Spaß hält sich in Grenzen.

▸ **Zuverlässigkeit** Fiat steht ja im Volksmund unter anderem für „Fehler in allen Teilen". Im Falle Tipo/Tempra trifft das leider genau den Punkt. Ob durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen, defekte Synchronringe, hoher Bremsenverschleiß oder die anfällige Elektrik – in fast jedem Bereich gibt es Schwachstellen. Da tröstet auch der günstige Gebrauchtwagenpreis nicht.

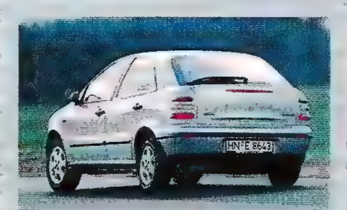
DAS TÜV URTEIL

Fahrwerk

Vorder- und Hinterachsen sind bei beiden Fiat-Modellen deutlich mangelhaft. Rost findet der TÜV nur bei den älteren Typen Tipo und Tempra. Der Ölverlust ist bei Bravo/Brava zwar schon erhöht, die Vorgänger Tipo/Tempra sind anscheinend gar nicht dicht zu kriegen.

Licht

Die Brüder Tipo und Tempra bekommen vom TÜV geschlossen schlechte Noten in der Beleuchtung. Die Nachfolger liegen weitgehend im Schnitt. Besser arbeitet hier nur die Blinkanlage.



Der Brava bekam ein markantes Heck mit schmalen Rückleuchten

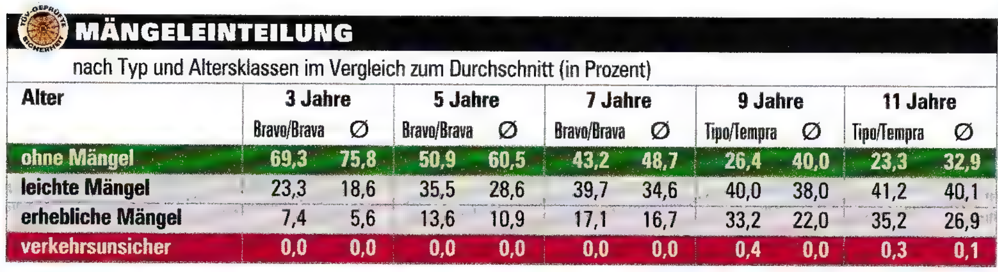
Bremsen

Von den Bremsscheiben bis zu den Bremsleitungen – der TÜV stellt Tipo und Tempra hier ein sehr schlechtes Zeugnis aus. Die nachfolgende Generation Bravo/Brava ist zwar besser, hat aber immer noch Probleme an Bremsleitungen und der Fußbremse. Solide ist die Handbremse.

Umwelt

Die Kraftstoffanlagen sind bei allen Typen okay, die Schalldämpfer jedoch nicht, hier nagt fast überall der Rost.

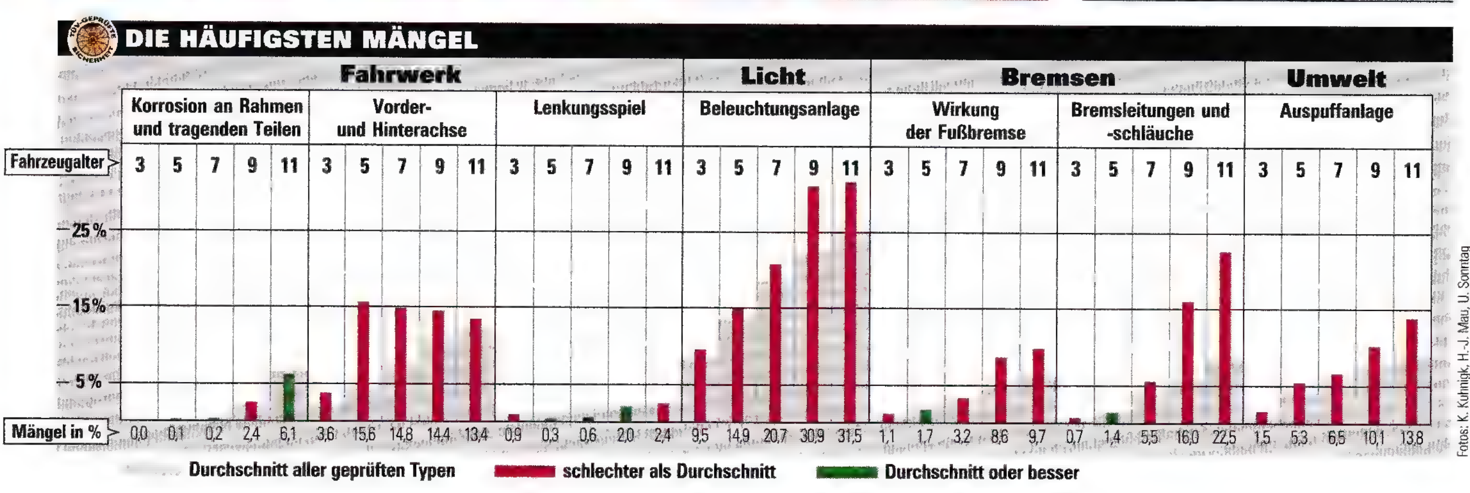
FAZIT Wer Tipo oder Tempra sein Eigen nennt, ist entweder ein Glückspilz, stinksauer oder ein Schrauber. Denn: Fast alle Fahrzeuge bekommen vom TÜV zahlreiche rote Karten. Nachfolger Bravo/Brava sind zwar von deutlich besserer Qualität, aber dennoch lange nicht fehlerfrei.



MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

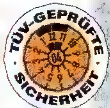
Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Bravo/Brava	Ø	Bravo/Brava	Ø	Bravo/Brava	Ø	Tipo/Tempra	Ø	Tipo/Tempra	Ø
ohne Mängel	69,3	75,8	50,9	60,5	43,2	48,7	26,4	40,0	23,3	32,9
leichte Mängel	23,3	18,6	35,5	28,6	39,7	34,6	40,0	38,0	41,2	40,1
erhebliche Mängel	7,4	5,6	13,6	10,9	17,1	16,7	33,2	22,0	35,2	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,3	0,1



Fotos: K. Kuhnigk, H.-J. Mau, U. Sonntag

FIAT MAREA





DAS TÜV-URTEIL

Der Marea hatte ein schweres Los, musste er doch mangels Alternativen Fiat in der Mittelklasse vertreten

Viel zu große Schuhe



Fiat Marea

Bauzeit: 1996 bis 2003

Motoren: von 75 (TD 75) bis 154 PS (155 20V)

DAT-Preise: von 4000 bis 12 700 Euro

Halbherzige Lösung: Um in der Mittelklasse vertreten zu sein, hat Fiat einfach den Brava zum Marea aufgepustet

▶ **Nutzwert** Als Fiat 1996 den glücklosen Croma einstellte, sollte schnell eine neue Mittelklasse-Limousine her. So wurde auf der technischen Plattform der Bravo/Brava-Kompaktwagen der Marea errichtet. Was ihm im Platzangebot im Vergleich zum Opel Vectra oder Ford Mondeo Nachteile einbrachte und sicher mit dafür verantwortlich ist, dass der Kombi mit dem Namen Weekend bei den Kunden besser ankam. In Sachen Sicherheit ließ der Fiat nichts anbrennen: ABS und ein Doppelpack Airbags hatten alle Marea, ab Anfang 99 auch Sidebags. Ähnlich üppig war es um die Ausstattung bestellt. Elektrische Fensterheber vorn und Zentralverriegelung fuhren in allen Marea mit, ab Anfang 99 kam auch eine Klimaautomatik serienmäßig dazu.

▶ **Fahrspaß** Die Motorenpalette war weit gespreizt. Abzuraten ist von keinem der Triebwerke. Rundum empfehlenswert sind die heute noch aktuellen JTD-Diesel, die vor allem im Weekend einen halbwegs akzeptablen Wiederverkaufswert garantieren. Das Gegenteil bewirkt der Fünfzylinder-Benziner in seinen unterschiedlichen Leistungsstufen, verpackt in einer Stufenheck-Karosserie. Tadellos in allen Marea: Straßenlage und Bremsen. Auch der Federungskomfort ist über Kritik weitgehend erhaben.



Wie im Brava: Das Cockpit wurde aus den Kompakten übernommen

▶ **Zuverlässigkeit** Von Zuverlässigkeit im eigentlichen Sinne kann beim Marea nicht die Rede sein, dazu gab es zu viele Probleme mit überhitzten Motoren aufgrund hängender Thermostate, infolgedessen durchgebrannten Zylinderkopfdichtungen. Gerissene Zahnriemen sind auch ein Thema. Auffällig wurden auch zahlreiche Störungen der Motorelektronik, wobei Diesel und Benziner gleichermaßen betroffen waren. Doch auch die Hardware machte Zicken, verschlissene Kupplungen und hakelige bis nicht mehr schaltbare Getriebe fielen häufiger auf. Fast schon zu vernachlässigen sind Schwingungsbrüche an den Auspuffanlagen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Marea	3 Jahre Ø	5 Jahre Marea	5 Jahre Ø	7 Jahre Marea	7 Jahre Ø	9 Jahre	9 Jahre Ø	11 Jahre	11 Jahre Ø
ohne Mängel	58,4	75,8	50,7	60,5	46,2	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	34,7	18,6	34,0	28,6	33,0	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	6,9	5,6	15,3	10,9	20,8	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

Fahrwerk

17,6 Prozent aller dreijährigen Marea werden wegen Verschleiß an der Hinterachse beanstandet, das deutet auf ein massives Problem des Mittelklasse-Italieners hin. Zum Vergleich: Der Durchschnitt beträgt 0,6 Prozent. Ähnlich verschleißfreudig ist die Vorderachse.

Licht

Der Fiat Marea ist keine Leuchte, aber auch kein Blender: Die Mängelquote liegt im durchschnittlichen Bereich. Seltsam nur, dass ältere Fahrzeuge gelegentlich besser abschneiden als die jüngeren.



Nicht nur fürs Wochenende: Der Marea Weekend ist das gefragteste Modell

Bremsen

An der Wirkung von Fuß- und Handbremse gibt es nur wenig Kritik zu üben, aber der Bremskraftregler macht ab dem fünften Jahr Ärger. Und auch die Bremsleitungen ernten dann viele Rügen vom TÜV.

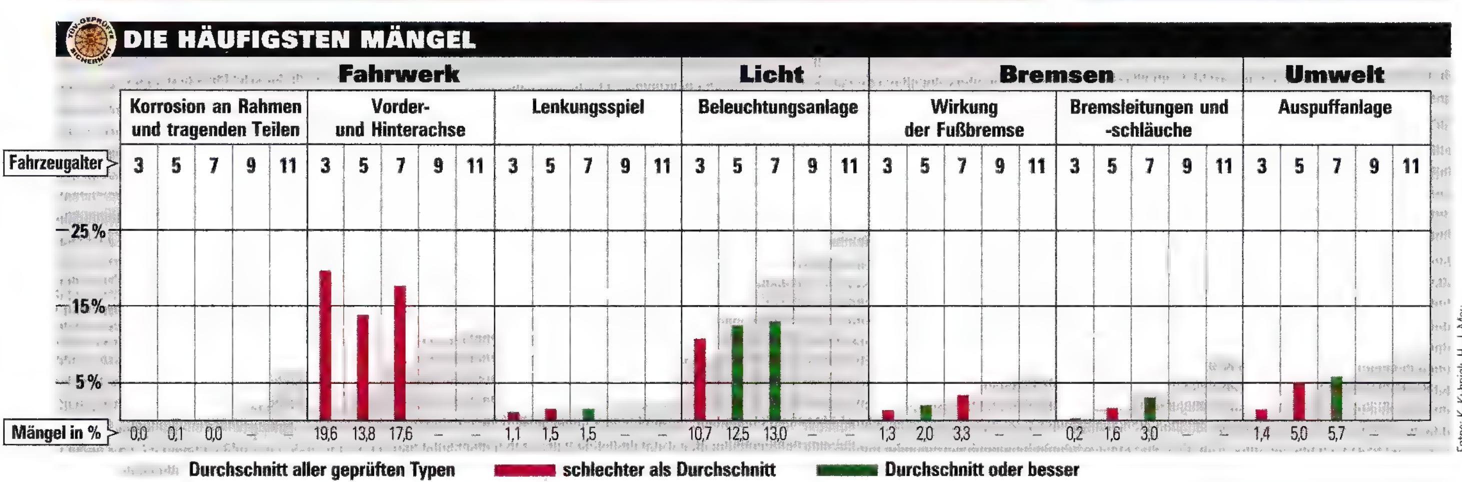
Umwelt

Durchschnittliche Werte gibt es für Kraftstoff- und Auspuffanlage in allen Jahrgängen.

FAZIT

Während beim Marea Rost überhaupt kein Thema ist, fällt bei der Hauptuntersuchung durch den TÜV die hohe Beanstandungsquote an den Achsen negativ auf. Bei den sonstigen Prüfpositionen ist er mal unter, mal über dem Schnitt aller geprüften Fahrzeuge.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, H.-J. Mau



FIAT BARCHETTA





Fiats Barchetta sieht noch immer gut aus. Nur nicht beim TÜV, da kommen hässliche Dinge ans Tageslicht

Achtung, Nässegefahr!



Fiat Barchetta

Bauzeit: **1995 bis heute**

Motoren: **131 PS (1.7)**

DAT-Preise: **von 5800 bis 11 000 Euro**

Jetzt nur nüchtern bleiben! Wer der Liebe auf den ersten Blick erliegt, bezahlt dies später teuer in der Werkstatt

▸ **Nutzwert** Dach auf, Sonne rein – wer will hier über Kofferraumvolumen (165 l), Verbrauch (8,9 l) und Ablagen (nicht nennenswert) diskutieren? Der Barchetta ist ein Spaßmacher erster Klasse und mit 131 PS gerade richtig motorisiert. Das soll aber nicht bedeuten, dass er ein Sportwagen ist. Vielmehr eine reine Spaßmaschine, die dank der niedrigen Gebrauchtwagenpreise auch für junge Autofahrer finanziell zugänglich ist.

▸ **Fahrspaß** Wie bei jedem Cabrio ist auch beim Fiat Barchetta das Dach die klassische Schwachstelle. Die UV-Strahlung macht dem Kunststoff mit den Jahren zu schaffen, die Gummi-Dichtleisten kämpfen vom ersten Tag an (meist erfolglos) gegen Nässe im Innenraum. Also Handwäsche und besser nicht in die Waschstraße. Und wie der Winter einen Barchetta-Fahrer nerven kann, ist leicht vorstellbar. Ein nasser Innenraum hat mit Fahrspaß jedenfalls wenig zu tun. Das sportliche Fahrwerk schon eher, es hat mit dem 131-PS-Einheitsmotor sehr leichtes Spiel. Auch Lenkung und Schaltung sind echte Spaßmacher – sofern Kugelköpfe und Getriebe kein Grund für einen Besuch der Werkstatt sind.



Schlampige Verarbeitung auch im sportlich gestylten Barchetta-Innenraum

▸ **Zuverlässigkeit** Größte Schwachstelle ist natürlich das Verdeck. Es kann ausbleichen, einreißen oder vom Dachgestänge eingeklemmt werden. Die Dichtungen am Verdeckkasten benötigen Aufmerksamkeit, denn hier dringt oft Wasser ein. Ärgerlich, aber nichts gegen den Phasenversteller: Wenn er nicht mehr richtig arbeitet, klingt der Fiat wie eine betagte Landmaschine und beschleunigt auch so. Reparaturkosten: etwa 500 Euro. Die verwindungsfreudige Karosserie bewirkte schon manchen Spannungsriss in der Windschutzscheibe. Dellen in den Hauben aus dünnem Blech schmerzen das Auge, ebenso das Kondenswasser im Scheinwerfer. Wer sich für diesen Roadster entscheidet, muss schon ein sehr großes Herz und mehr als Kleingeld in der Tasche haben.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Gute Nachricht: Dieser Fiat rostet selten, die Lenkung wird gut beurteilt, ebenso die Vorderachse. Weniger gut: die Hinterachse und der Ölverlust am Antriebsstrang.

Licht

Nach drei Jahren kritisiert der TÜV die Abblendlicht-Einstellung und die Scheinwerfer, nach fünf Jahren nur noch die Scheinwerfer-Einstellung. Nach sieben Jahren liegen alle Lichtwerte des Fiat Barchetta im grünen Bereich.



Eines muss man den Italienern lassen: Design ist und bleibt ihre große Stärke

Bremsen

Die Bremsscheiben enttäuschen in allen Prüf-Jahrgängen, die Bremskraftregelung nur bei den Fünf- und Siebenjährigen. Gute Noten ernten die Feststellbremse und die Bremsleitungen. Die Bremswirkung ist durchschnittlich.

Umwelt

Nach fünf Jahren wird der Auspuff zu einem ernsten Problem. Die Kraftstoffanlage ist unauffällig und repräsentiert nach fünf Jahren den Durchschnitt aller geprüften Fahrzeuge.

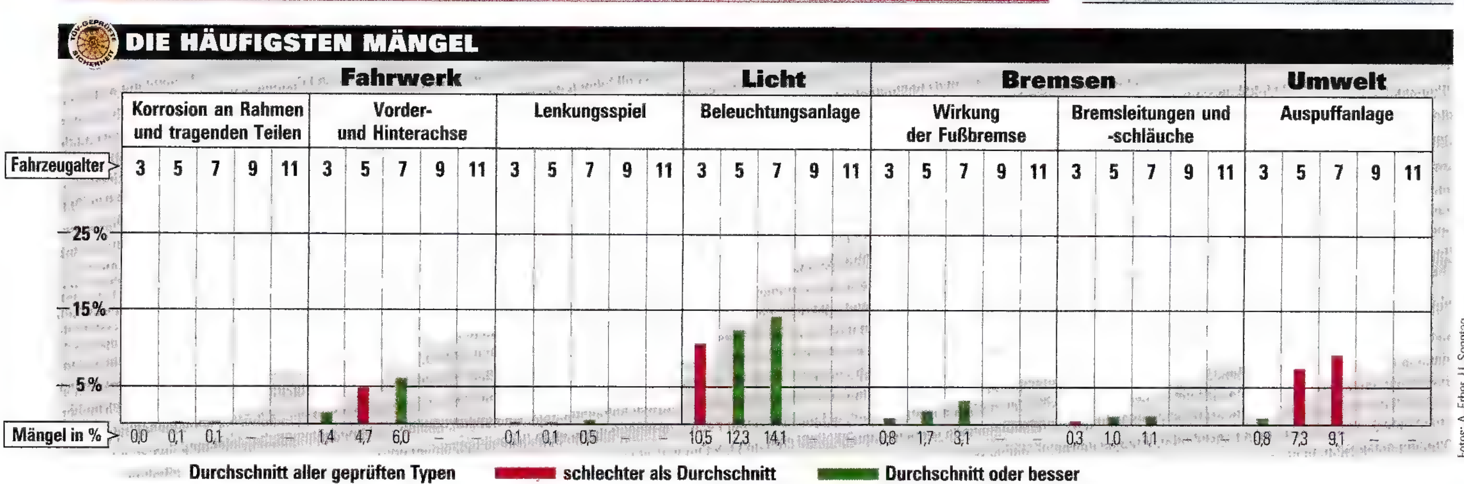
FAZIT Während der dreijährige Barchetta mehr erhebliche Mängel als der Durchschnitt aller geprüften Fahrzeuge aufweist, schneidet der siebenjährige weitaus besser ab. Nur die Auspuffanlage und die Hinterachse werden im Alter deutlich schlechter.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Barchetta	Ø	Barchetta	Ø	Barchetta	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	69,4	75,8	59,4	60,5	51,5	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	23,0	18,6	29,6	28,6	34,4	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	7,6	5,6	11,0	10,9	14,1	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: A. Erber, U. Sonntag



In acht Jahren hat er sich in die Herzen der Fans gefahren, der kleine Ford. Der manchmal schwer zu bremsen ist

Keine KAnone beim TÜV



Ford Ka

Bauzeit: 1996 bis heute

Motoren: von 49 (1.3) bis 70 PS (1.3)

DAT-Preise: von 2800 bis 9550 Euro

Runde Sache? Zahlreiche Mängel machen den Ka als Gebrauchtwagen nicht besonders attraktiv

▸ **Nutzwert** Erst mal die schlechte Nachricht: Den Ka gibt es nur als Zweitürer. Gut, neuerdings wird er auch als Cabrio angeboten, doch das hilft Müttern mit Kindern wenig und ist gebraucht sowieso noch nicht zu finden. Der enge Fond des kleinen Ford wird daher oft mit Babysachen, Schuhen oder Badeutensilien zugemüllt, denn mehr als maximal zwei Personen werden in der Knutschkugel ohnehin nicht glücklich. Die großen Kunststoff-Stoßfänger verlieren mit den Jahren ihr mattes Schwarz. Ihre Stärke indessen liegt im Nahkampf, gegen Parkschrammen sind sie weitgehend unempfindlich. Die weichen Sitzpolster haben selbst leichtgewichtige Fahrer schnell durchgesessen, viel lackiertes Blech macht den Innenraum etwa so gemütlich wie eine Eisdiele.

▸ **Fahrspaß** Da kann meckern, wer will – das Fahrwerk des Ka ist für diese Klasse bemerkenswert sportlich. Zumindest, wenn die Servolenkung dem Fahrer das Leben erleichtertet, sie sollte keinesfalls fehlen. Der dank technischer Fiesta-Basis ungewöhnlich lange Radstand garantiert einen stabilen Geradeauslauf, ein weiteres Plus ist der kleine Wendekreis.



Der Ka setzt sein fragwürdiges Design bis in die letzte Innenraum-Ritze fort

▸ **Zuverlässigkeit** Ein Wartungsintervall von nur 15 000 Kilometern ist heute nicht mehr zeitgemäß und führt den Ka jährlich in die Werkstatt. Dabei kann der Mechaniker auch gleich das Blech kontrollieren, denn Kantenrost am Unterboden und braune Korrosionsspuren rund um die Befestigungsschrauben der Heckklappe haben wir schon oft gesehen. Was uns gefällt: Der Motor ist zwar vollkommen veraltet, allerdings verbindet anstatt eines anfälligen Zahnriemens die gute alte Steuerkette die Kurbel- mit der Nockenwelle. Diese ist wartungsarm und nicht so anfällig für Pannen. Bis zum Baujahr 97 klagten viele Ka-Besitzer über wenig haltbare Kupplungen, doch diese Schwachstelle scheinen die Kölner heute im Griff zu haben. Zeit zur Problemlösung hatten sie ja.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Häufig beanstandet: die Vorderachse aller Baujahre. Rost im durchschnittlichen Bereich, keine Kritik gibt es für Lenkungsspiel, Ölverlust am Antriebsstrang und Antriebswellen. Gute Bewertungen auch für die Hinterachse.

Licht

Hier gibt es nur eine große Schwachstelle, nämlich die Abblendlicht-Einstellung. Die anderen Werte der Beleuchtungsanlage liegen über alle Baujahre bei der TÜV-Hauptuntersuchung stets im grünen Bereich.



Rheingold: Der 60-PS-Motor im Kölner Ka erscheint uns die beste Wahl

Bremsen

Was haben die Wirkung der Fußbremse, der Feststellbremse und die Bremsscheiben gemeinsam? Leider schlechte TÜV-Bewertungen in allen Jahrgängen. Bremsschläuche und -leitungen sind da wesentlich besser.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage ist relativ unauffällig, die Auspuffanlage aber gilt als ausgesprochen kurzlebig. In allen Baujahren monieren die TÜV-Prüfer ihre Korrosionsfreudigkeit.

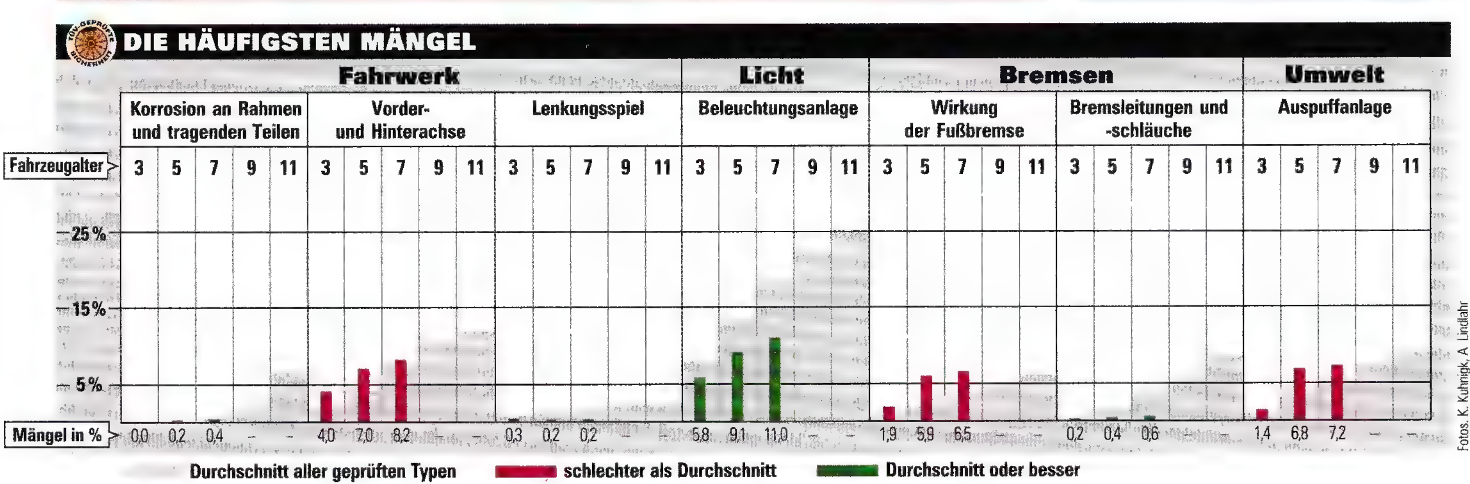
FAZIT Der Ford Ka ist kein Auto für die Ewigkeit, wie die schlechten Beurteilungen für Verschleißteile wie Bremsen zeigen. Die einheitlich schlechten Noten für die Scheinwerfereinstellung verpatzen dem Ka das ansonsten recht gelungene Licht-Kapitel.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Ka	3 Jahre Ø	5 Jahre Ka	5 Jahre Ø	7 Jahre Ka	7 Jahre Ø	9 Jahre	9 Jahre Ø	11 Jahre	11 Jahre Ø
ohne Mängel	74,3	75,8	56,4	60,5	53,2	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	18,7	18,6	28,0	28,6	28,4	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	7,0	5,6	15,6	10,9	18,4	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

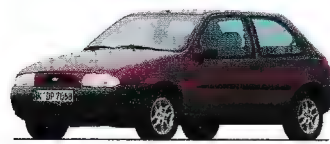


Fotos: K. Kuhnigk, A. Lindlahr



Je oller, desto doller? Nicht so beim Ford Fiesta. Das ältere Modell ist nicht automatisch die schlechtere Wahl. Aber:

Alle Fiesta sehen viel Rot



Ford Fiesta (Typ JAS/JBS)

Bauzeit: 1996 bis 2002

Motoren: von 50 (1.3) bis 103 PS (1.6 Sport)

DAT-Preise: von 2800 bis 10 200 Euro

▸ Nutzwert Ford spendierte 1996 seinem Schützling Fiesta eine Rundumkur. Heraus kam ein zeitgemäß rund gelutschter Cityflitzer mit Landstraßen-Talent. Der Innenraum wirkt aufgeräumt, was auch an den wenigen Ablagefächern liegt. Was gefällt, ist der günstige Gebrauchtwagenpreis. Wertstabil war der Fiesta noch nie.

▸ Fahrspaß Typisch Ford ist das gelungene, fast schon sportliche Fahrwerk. Die direkte Lenkung arbeitet präzise, der dicke Lenkradkranz liegt gut in der Hand. Leider passen die mageren Basis-Motoren nicht zum Gesamtbild. Immerhin: Der Bestseller mit 1,3 Liter Hubraum und 75 PS gönnt sich 7,1 Liter Super und beschleunigt fast schon rasant (12,7 Sekunden bis 100 km/h).

▸ Zuverlässigkeit Der Ford Fiesta ist zwar baugleich mit dem Mazda 121, so zuverlässig wie der Japaner ist er aber nicht. Schwächelnde Batterien und Lichtmaschinen sorgen gerade in kalter Jahreszeit für Startprobleme. Auch ist umfangreicher Kantenrost schon für die jungen Fahrzeuge ein Thema – hier wurde bei der Produktion gespart. Die eng dimensionierten Sitze werden mit den Jahren auffallend weich. Na ja, immerhin wird dadurch die Kopffreiheit größer.



Ford Fiesta (Typ GFJ)

Bauzeit: 1989 bis 1996

Motoren: von 50 (1.1) bis 130 PS (16V XR2i)

DAT-Preise: von 1100 bis 3100 Euro

▸ Nutzwert Billig und anspruchslos – besonders Fahranfänger bevorzugen diesen gebrauchten Fiesta. Für wenig Geld erhält man relativ viel Platz in der ersten Reihe, auch im Fond geht es noch erträglich zu. Der variable Kofferraum schluckt von 250 bis 930 Liter so einiges. Im Innenraum gibt sich der Kölner schlicht. Und was nicht da ist, kann nicht scheppern.

▸ Fahrspaß Selbst in der Basis erfreut den Fahrer ein straff abgestimmtes Fahrwerk. Wer es noch straffer schätzt, wählt den „S". Der Kölner Spitzen-Sportler heißt XR2i. Mit den Jahren wurde er selten, was neben den hohen Versicherungsprämien bestimmt auch an der sportlich ambitionierten Fahrweise seiner Besitzer liegt. Anders der 1.1er: Zwar läuft der rau, ist aber mit gut dosiertem Gasfuß sparsam unterwegs.

▸ Zuverlässigkeit Obwohl Ford mit dem Typ GFJ einen deutlichen Schritt nach vorn gemacht hat, sind einige Mängel nicht von der Hand zu weisen. Gerade an der Technik zeigen sich immer wieder Probleme. So können defekte Synchronringe an Getrieben, quietschende Bremsen, knarrende Radaufhängungen, undichte Kühler und kaputte Wasserpumpen arg ins Geld gehen. Auch die schlechte Rostvorsorge zeigt, dass Ford hier oft am falschen Platz sparte.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

An Rahmen und Karosserie befindet sich in allen Altersklassen viel Rost. Erhöhtes Lenkspiel diagnostiziert der TÜV nur an der Baureihe GFJ. Auch die Vorderachsen werden oft moniert. Einzig die Hinterachsen und Antriebswellen sind selbst noch im Alter fit.

Licht

Die selten korrekte Einstellung der Scheinwerfer und defekte Blinkleuchten sind die Schwachpunkte beider Fiesta-Brüder. Der Rest der Anlage wird vom TÜV positiv beurteilt.



Beim Fiesta Courier steht offensichtlich der Nutzwert im Vordergrund

Bremsen

Was für eine Entwicklung! Die Fußbremse, Feststellbremse und Bremsleitungen des alten Modells werden positiv beurteilt. Ausgerechnet die neueren Typen JAS/JBS haben an diesen Teilen auffallend viele Fehler. Bei beiden ist der Verschleiß der Bremsscheiben überdurchschnittlich hoch.

Umwelt

Im Alter kommen die Mängel. Defekte Kraftstoffanlagen und verrostete Auspuffanlagen sind keine Seltenheit.

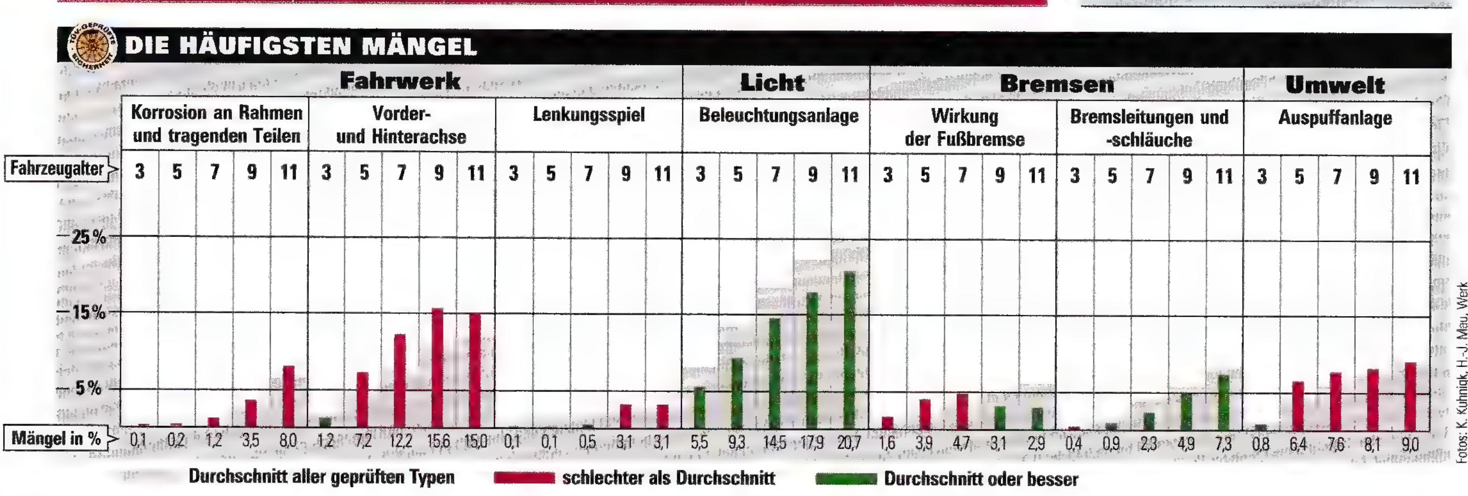
FAZIT Rost an Rahmen, tragenden Teilen und Auspuff sowie die Mängel an der Vorderachse bescheren dem Fiesta rote Balken in der Mängelbilanz. Alles in allem aber bewegt er sich im Durchschnittsbereich, bezogen auf die erheblichen Mängel.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Fiesta	Ø	Fiesta	Ø	Fiesta	Ø	Fiesta (GFJ)	Ø	Fiesta (GFJ)	Ø
ohne Mängel	77,8	75,8	57,4	60,5	47,0	48,7	39,8	40,0	32,2	32,9
leichte Mängel	16,6	18,6	29,3	28,6	34,5	34,6	37,2	38,0	42,0	40,1
erhebliche Mängel	5,6	5,6	13,3	10,9	18,5	16,7	23,0	22,0	25,7	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



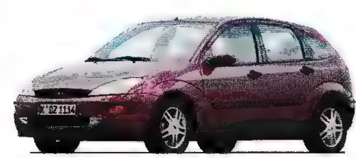
Fotos: K. Kuhnigk, H.-J. Mau, Werk





Ford tat was: Mit dem Focus kam eine neue Qualität. Die Vorgänger zeigen deutlich, dass Handlungsbedarf bestand

Keiner so fit wie der Focus



Ford Focus

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 75 (1.4) bis 215 PS (Focus RS)

DAT-Preise: von 5700 bis 18 000 Euro

▸ **Nutzwert** In seinen ersten Monaten konnte der Focus zahlreiche Vergleichstests gewinnen, was den Verkauf beschleunigte. Gleichwohl gab es auch Kritik. Sie galt dem Innenraum und da primär den billig anmutenden Materialien. Über Design kann man streiten, nicht aber über das ergonomisch gelungene Cockpit, das tolle Platzangebot und die tadellose Verarbeitung. Die Fließheckvariante hat sich durchgesetzt, gefolgt vom Kombi und – weit abgeschlagen – von der Stufenheck-Limousine.

▸ **Fahrspaß** Das Fahrwerk mit seiner aufwändigen Hinterachskonstruktion und der sportlichen Lenkung ist ein Spaßmacher. Bei der Motorauswahl empfehlen wir entweder den Basis-Benziner (75 PS) oder den Diesel-Direkteinspritzer TDCi mit 100 PS.

▸ **Zuverlässigkeit** Im AUTO BILD-Dauertest konnte der Focus Turnier 100 000 Kilometer lang begeistern. Nach den Rückrufaktionen bis Modelljahr 99 (Lichmaschine, Öleinfülldeckel) ist er heute ein technisch in jeder Hinsicht ausgereiftes Modell, das dank großzügiger Konservierung das Zeug für ein langes Autoleben hat. Besondere technische Mängel gibt es nicht. Der AUTO BILD TÜV-Report 02 kürte ihn zum Mängelzwerg.



Ford Escort/Ford Orion

Bauzeit: 1990 bis 1998

Motoren: von 60 (1.3) bis 220 PS (RS Cosworth)

DAT-Preise: von 600 bis 7400 Euro

▸ **Nutzwert** Wenn der Preis die Wahl diktiert, landen viele beim Escort. In seiner Zeit war er immer nur die dritte Wahl hinter Golf und Astra. Und das, obwohl er in den letzten Baujahren relativ solide war. Das Design konnte auch nach den zahlreichen Renovierungsversuchen nur wenige begeistern. Der nüchterne Innenraum ist auffallend sachlich und funktionell gestaltet. Neben der Fließheck-Limousine gibt es den Kölner mit Stufenheck (Orion), als Kombi-Version (Turnier) sowie als viersitziges Cabrio.

▸ **Fahrspaß** In Sachen Fahrwerktechnik ist der Escort in allen Varianten gut gelungen. Er fährt sich sicher, straff und ausreichend komfortabel. Die Vierzylinder sind eher auf sparsam getrimmt. Ausnahmen: die Sportler XR3i, RS2000 und das mit viel Spoilerwerk aufgemotzte Modell RS Cosworth. Hakelige Schaltgetriebe haben sie aber alle.

▸ **Zuverlässigkeit** Die Verarbeitung zeigt hier und da Schwachstellen, Rost ist nahezu immer irgendwo zu finden. Kleinere Fehler wie defekte Heckklappen-Druckfedern, spröde Bremsschläuche, streikende Lichtmaschinen und wackelige Sitzlehnen sind keine Besonderheiten. Ein gerissener Zahnriemen führte schon bei vielen Fahrzeugen zum Zylinderkopfschaden.

Fahrwerk

In die Jahre gekommene Escort haben fast immer starken Rostbefall, defekte Vorderachsen sowie defekte Antriebswellen. Mit Außnahme der Siebenjährigen stellt der TÜV erhöhtes Lenkungsspiel sowie vermehrt Ölverlust fest. Beim Focus zeigen sich nur an der Vorderachse gelegentlich Probleme.

Licht

Die Heckleuchten des Focus werden vom TÜV öfter moniert. Und der Escort hat außer bei den Siebenjährigen vermehrt Probleme mit den Blinkern und der Warnblinkanlage.



Renner für Rentner: Der Escort mit Stufe startete als Orion in den Markt

Bremsen

Hier glänzt der Focus. Überall ist er besser als der TÜV-Durchschnitt. Der ältere Bruder Escort hat mit den Jahren Probleme. Die Fußbremse hinten wirkt unzureichend. Auch Rost an den Bremsleitungen ist ein Thema, zudem zieht die Handbremse in allen Baujahren einseitig.

Umwelt

Der Escort hat gerade in jüngeren Baujahren oft Rost am Rohr.

Fazit

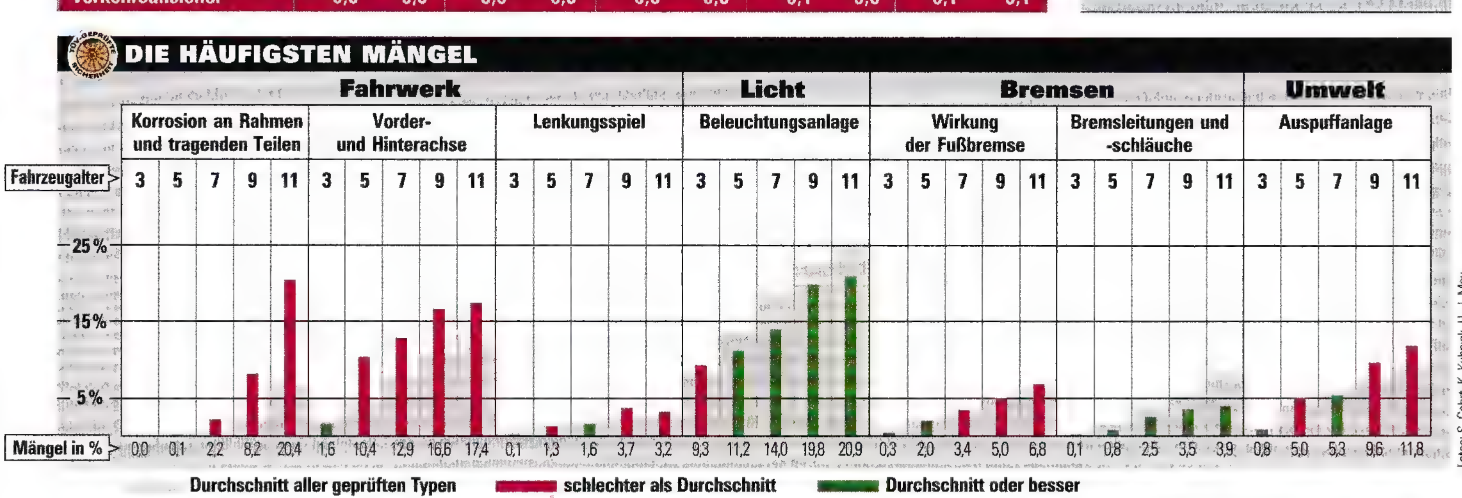
Gratulation an Ford! Die vielen Schwächen des Escort sind Geschichte. Mit dem Focus kam nicht nur ein neuer Name, auch die Qualität wurde spürbar besser. Beim Kauf eines gebrauchten Ford Escort lohnt ein prüfender Blick aufs Blech. Roststellen sind keine Seltenheit.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Focus	Ø	Escort	Ø	Escort	Ø	Escort	Ø	Escort	Ø
ohne Mängel	77,3	75,8	54,9	60,5	46,1	48,7	36,0	40,0	27,9	32,9
leichte Mängel	18,4	18,6	31,6	28,6	34,9	34,6	38,4	38,0	38,5	40,1
erhebliche Mängel	4,3	5,6	13,5	10,9	19,0	16,7	25,5	22,0	33,5	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Gehrt, K. Kuhnigk, H.-J. Mau



Mit den Jahren stieg die Qualität, wie der Ford Sierra und seine beiden Mondeo genannten Nachfolger zeigen

Kölner Erbengemeinschaft



Ford Mondeo II

Bauzeit: 1996 bis 2000

Motoren: von 90 (1.6) bis 205 PS (V6 ST 200)

DAT-Preise: von 4400 bis 13 500 Euro



Ford Mondeo I

Bauzeit: 1993 bis 1996

Motoren: von 88 (1.6) bis 170 PS (2.5)

DAT-Preise: von 1650 bis 4700 Euro



Ford Sierra

Bauzeit: 1982 bis 1993

Motoren: von 75 (1.8 D) bis 220 PS (2.0 Cosw.)

DAT-Preise: ab 700 Euro

▸ Nutzwert 1996 wurde der Mondeo kräftig überarbeitet. Vor allem der Qualitätseindruck gewann. Wie bisher: Neben Stufen- und Fließheck gibt es den geräumigen Mittelklasse-Kombi Mondeo Turnier.

▸ Fahrspaß Sicherheit steht bei diesem Fahrwerk spürbar im Vordergrund, auch der Komfort kam nicht zu kurz. Mit 90 PS fühlt sich der laute Turbodiesel etwas schwach an, weshalb wir den 115-PS-Benziner empfehlen.

▸ Zuverlässigkeit Der Mondeo ist in seiner zweiten Generation ein erwachsenes Auto geworden. Die Mängel des Vorgängers scheinen überwunden. Die Verarbeitung zeigt allerdings noch Verbesserungspotenzial. Vereinzelt können Elektrikprobleme nerven, ärgerlich ist der hohe Ölverbrauch.

▸ Nutzwert Ein Mondeo aus der ersten Baureihe ist elf Jahre später ein günstiger Gebrauchter. Zukünftige Besitzer erwartet ein unspektakuläres Äußeres, gepaart mit viel Platz im Innenraum. Dazu 480 Liter Kofferraumvolumen – und fertig ist die ideale Familienlimousine.

▸ Fahrspaß In der Motorenpalette findet sich nichts wirklich Spannendes. Egal ob Diesel oder Benziner, alle wirken angestrengt. Die Getriebe sind oft hakelig. Das Fahrwerk erfüllt durchaus Komfort-Ansprüche.

▸ Zuverlässigkeit Bekommt man heute einen der ersten Mondeo in die Hand, wird die mäßige Verarbeitung spürbar. Klappern hier, Elektrikprobleme da. Besonders die Zündelektronik der 1.6er- und 1.8er-Benziner streikt oft.

▸ Nutzwert Fließheck und Limousine sind kaum noch unterwegs, nur der Kombi überlebte in geringen Stückzahlen. Heute nur als billiger Transportesel genutzt, wird auch er keine große Zukunft mehr haben.

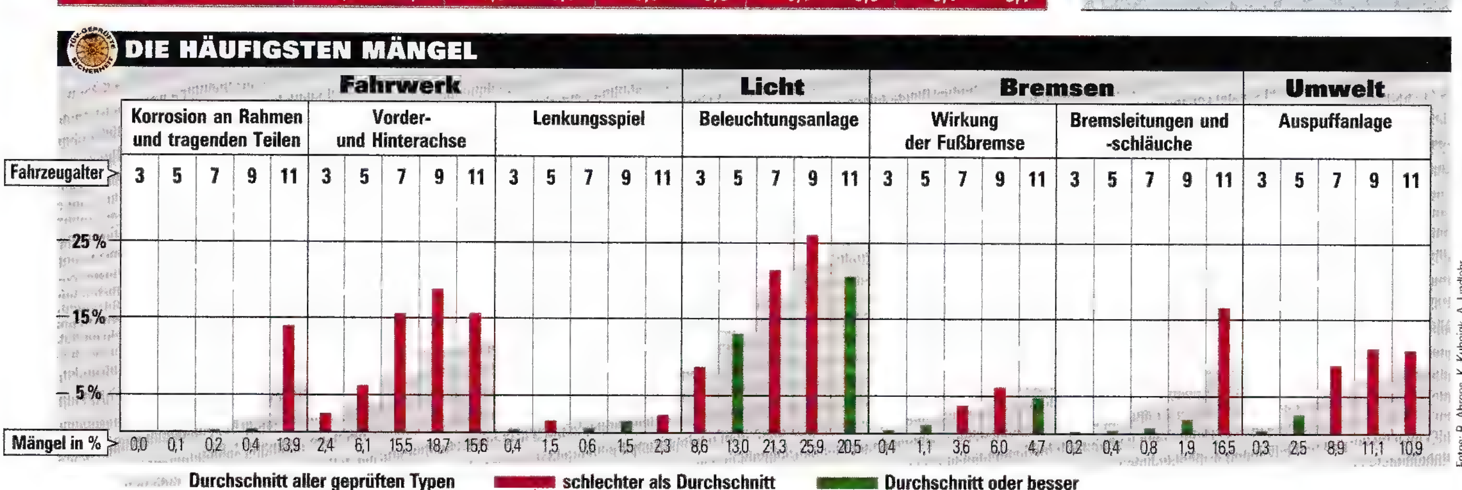
▸ Fahrspaß Die Produktion der Kölner Mittelklasse begann vor rund 22 Jahren. Genau auf diesem technischen Stand befinden sich Fahrwerk und Motoren heute. Und von Fahrspaß will da sicher keiner mehr sprechen.

▸ Zuverlässigkeit Die Rostvorsorge wurde bis 89 weitestgehend den Käufern überlassen. Entsprechend vergammelt sind diese Fahrzeuge heute. Kostenintensive Fehlerteufel stecken in der Elektrik. Weitere Schwachstellen: Radbremszylinder und Kupplung bis zum Baujahr 1991.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Mondeo II	Ø	Mondeo II	Ø	Mondeo I	Ø	Mondeo I	Ø	Sierra	Ø
ohne Mängel	77,3	75,8	61,4	60,5	45,6	48,7	36,9	40,0	28,6	32,9
leichte Mängel	18,2	18,6	29,0	28,6	35,5	34,6	38,7	38,0	41,2	40,1
erhebliche Mängel	4,5	5,6	9,6	10,9	18,9	16,7	24,3	22,0	30,1	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1



DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die Antriebswellen der Sierra weisen bis heute selten Mängel auf. Dafür aber das restliche Fahrwerk – alles liegt weit im roten Bereich. Wenig solide ist die Mondeo-Vorderachse, dazu kommen nach drei und fünf Jahren Probleme an den Antriebswellen. Auch die Hinterachsen der älteren Kölner sind nicht immer frei von Mängeln.

Licht

Die dunkle Seite des Mondeo: Beleuchtung hinten, falsch eingestellte Scheinwerfer und im Alter defekte Blinker und Leuchten vorn. Für den älteren Sierra gibt es vom TÜV keine Kritik am Licht.

Bremsen

Durch das hohe Alter sind Bremsschläuche, -scheiben und Feststellbremse beim Sierra häufiger mangelhaft. Ganz anders der Mondeo – hier ist fast alles in bester Ordnung.

Umwelt

Sierra haben starken Rost an Schalldämpfern und defekte Kraftstoffanlagen. Beim Mondeo rostet der Auspuff.



Große Klappe, viel Stauraum und kleine Preise – Ford Mondeo Turnier

FAZIT Der Sierra hat ausgedient, übrig bleiben die günstigen Mondeo-Brüder. Den älteren bekommt man schon als absolutes Schnäppchen angeboten, jedoch ist wegen einiger technischer Mängel eher der jüngere, deutlich verbesserte Bruder aus Köln zu empfehlen.

Fotos: B. Ahrens, K. Kuhnigk, A. Lindlahr




DAS TÜV-URTEIL

Wer behauptet, dass ein Auto gefallen muss?
Die Käufer – wie Ford mit dem Scorpio feststellen konnte

Der kommt gar nicht an

Ford Scorpio II

Bauzeit: 1995 bis 1998

Motoren: von 115 (2.0) bis 207 PS (3.0 24V)

DAT-Preise: 3100 bis 9300 Euro

▸ **Nutzwert** Einmal die Oberklasse aufmischen, nicht weniger wollte Ford mit dem Scorpio. Das mutige Glupschaugen-Design vorn und die schmalen Rückleuchten im US-Stil hinten floppten total. Gerade mal der riesige Kombi wurde gelegentlich gekauft. Über Schönheit darf man streiten, doch das Preis-Platz-Verhältnis des Scorpio ist schon sehr eindrucksvoll.

▸ **Fahrspaß** Weiches Dahingleiten liegt dem dicken Schiff eher als sportliches Schnellfahren. Federung und die indirekte Lenkung sind deutlich auf Komfort ausgelegt. Die Motorenpalette kann leider nicht wirklich glücklich machen. Die Benziner vernichten Sprit im großen Stil (bis 15 Liter im Schnitt), die Dieseltriebwerke fallen durch ihr lästiges lautes Nageln auf.

▸ **Zuverlässigkeit** Keine Frage, der zweite Scorpio ist deutlich solider und mit weniger Mängeln behaftet als sein Vorgänger. Die Verarbeitung im Innenraum ist auch heute weitgehend in Ordnung. Das Problem mit den schnell durchbrennenden Kopfdichtungen der Vierzylindermaschinen blieb. Zudem versagen elektrische Bauteile wie Zentralverriegelung oder Wegfahrsperre öfter ihren Dienst.



Ford Scorpio I

Bauzeit: 1985 bis 1995

Motoren: von 92 (2.5 D) bis 195 PS (3.0 24V)

DAT-Preise: von 600 bis 3300 Euro

▸ **Nutzwert** Ford erschreckte in der Vergangenheit anscheinend gern seine Kunden der Oberklasse. Nach der Einführung des ersten Scorpio mit Fließheck als Granada-Nachfolger 1985 erntete man Empörung. Das spiegelte sich auch sofort in den Verkaufszahlen wider. Die Kölner brachten erst eine Limousine und zwei Jahre später den schmerzlich vermissten Kombi Turnier. Alle Fahrzeuge boten sehr viel Platz im Fond, geräumige Kofferräume – und hohen Wertverlust.

▸ **Fahrspaß** Im Prinzip nicht vorhanden. Der Scorpio ist in etwa so agil wie ein Öltanker. Seine rauen, zugeschnürten Vierzylinder können selbst verzichtbereite Fahrer kaum zufrieden stellen, die Sechszylinder sind zwar leise, aber durstig.

▸ **Zuverlässigkeit** Die Mängelliste ist fast so lang wie der Rhein vor dem Kölner Werk. Allen voran steht das Thema Korrosion. An fast jeder Ecke fängt es im Alter an zu gammeln, Reparaturen sind arbeitsintensiv und teuer. Der typische Scorpio markiert sein Revier, und zwar mit Getriebe- und Motoröl, Öl aus der Servolenkung und Flüssigkeit aus dem Kühler. Kaum ein Getriebe lässt sich problemlos schalten, sämtliche Zähne scheinen an Karies zu leiden. Oberklasse ist das sicher nicht.

Fahrwerk

Die ersten Scorpio haben neben Rost alle erdenklichen Probleme am Fahrwerk. Einzige Ausnahme bilden die Antriebswellen. Auch Modelle nach 95 beginnen zu rosten, haben defekte Vorderachsen und nennenswerten Ölverlust an Motor und Getriebe.

Licht

Bei der Beleuchtung geben sich die jüngeren Modelle sehr solide. An den ersten Scorpio sind es insbesondere die Blinker und nach elf Jahren die Scheinwerfer, die ihren Dienst versagen.



Leider auch kein Erfolg – der große Oberklasse-Kombi Scorpio Turnier

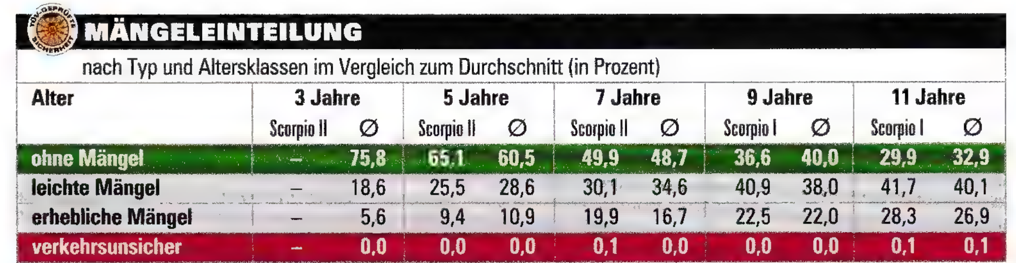
Bremsen

Die Bremsschläuche beider Baureihen haben erhöhten Verschleiß. Auch kann die Wirkung der Handbremse nicht immer überzeugen. Scorpio der ersten Generation haben zusätzlich Probleme an Bremsleitungen und nach elf Jahren zu hohen Bremsscheibenverschleiß.

Umwelt

Rost am Schalldämpfer ist vor allem beim ersten Scorpio ein ernstes Thema. Undichtigkeiten an der Kraftstoffanlage gibt es nur beim alten Modell.

FAZIT Die bis 95 gebaute Oberklasse von Ford hat neben vielen erheblichen Mängeln einen Hauptfeind: den Rost. Das nachfolgende Modell, der Scorpio II, ist deutlich besser geworden. Nicht behoben wurden allerdings die Schwächen an der Vorderachse.

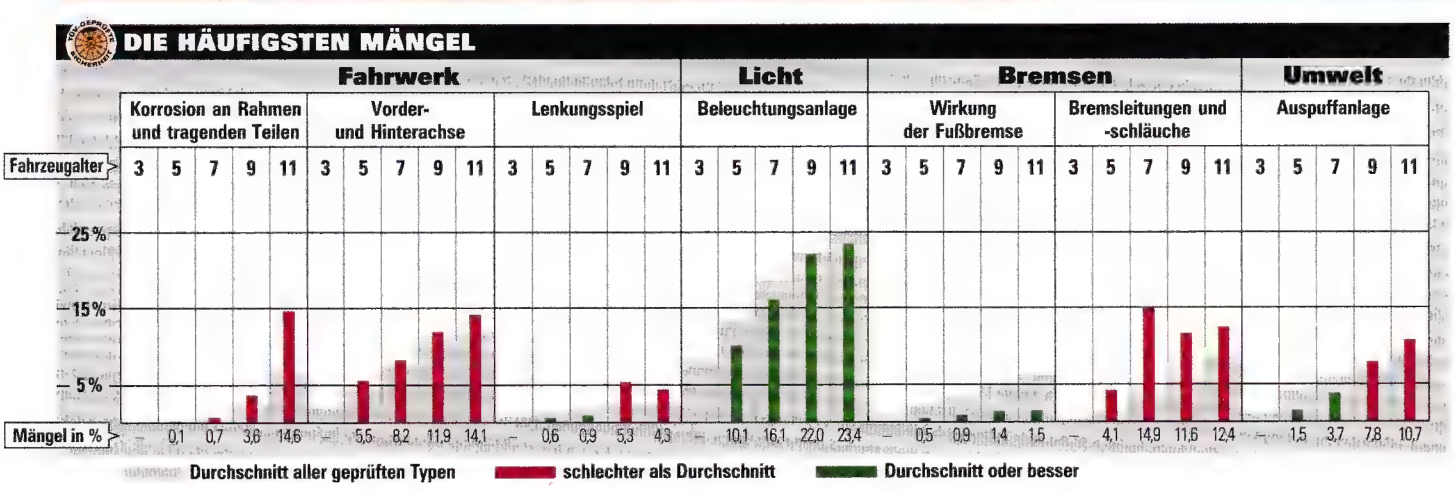


MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Scorpio II	Ø	Scorpio II	Ø	Scorpio II	Ø	Scorpio I	Ø	Scorpio I	Ø
ohne Mängel	–	75,8	65,1	60,5	49,9	48,7	36,6	40,0	29,9	32,9
leichte Mängel	–	18,6	25,5	28,6	30,1	34,6	40,9	38,0	41,7	40,1
erhebliche Mängel	–	5,6	9,4	10,9	19,9	16,7	22,5	22,0	28,3	26,9
verkehrsunsicher	–	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: J. Christ, K. Kohnigk, U. Sonntag





Große, praktische Autos braucht das Volk – der Galaxy ist ein Vertreter dieser Art: Er bietet Platz für sieben Personen

Günstiger Großraum



Ford Galaxy

Bauzeit: **1995 bis heute**

Motoren: **von 90 (1.9 TDI) bis 204 PS (2.8 VR6)**

DAT-Preise: **von 8700 bis 22 700 Euro**

Generationskonflikt? Nicht mit dem Ford Galaxy, der vom Enkel bis zum Opa alle transportiert. Selbst der Hund kommt mit

▸ **Nutzwert** Für ihren ersten Van (nein, sagen Sie jetzt bitte nichts vom Transit) beteiligten sich die Kölner an einem Projekt mit Seat und VW. Heraus kamen die fast baugleichen Modelle Galaxy, Alhambra und Sharan. In der Serienausstattung werden fünf Sitze verbaut. Extra gibt es zwei weitere Plätze in der dritten Reihe. Dann allerdings schrumpft das Kofferraumvolumen auf schmale 330 Liter. Jedoch kann man das in weniger als zehn Minuten und fünf Handgriffen auf maximal 2600 Liter erweitern. Einfach nur die hinteren fünf Einzelsitze entfernen. Vorn lässt es sich sehr bequem und wohnlich sitzen. Die zweite Reihe ist etwas höher angeordnet, aber dennoch mit ausreichend Platz versehen. Ganz hinten, in Reihe drei, finden jedoch Personen über 1,80 m keine vollwertigen Plätze vor. Trotzdem erfreuen sich Großfamilien am Kölner Van. Beliebt und in gebrauchtem Zustand gesucht sind die sparsamen und durchzugsstarken 1,9-Liter-Turbodieseltriebwerke mit 90 oder 110 PS.

▸ **Fahrspaß** Die Abstimmung des schweren Galaxy ist auf Komfort ausgelegt. Mit dem Facelift 2000 wurde auch das Fahrwerk überarbeitet. Jedoch fühlt es sich bei schnellem Lastwechsel schwammig an. Als vorteilhaft erweist sich die direkte und leichtgängige Lenkung. Gerade bei Parkmanövern in der Stadt wirkt der 4,64-Meter-Van handlich. Bei den Motoren überzeugen die TDI-Maschinen aus dem Hause VW (90, 110 oder 115 PS). Für Wenigfahrer ist der Zweiliter-Benziner (115 PS) von Ford empfehlenswert.



Mit dem Facelift 2000 bekam der Galaxy ein neues, schickes Cockpit

▸ **Zuverlässigkeit** In der Vergangenheit gab es doch einige gravierende Mängel zu beklagen. So gibt es immer wieder Probleme an den Vorderachsen der schweren Kölner Vans. Auch die Verarbeitung war vor Baujahr 2000 nur mäßig. Und besonders die Diesel-Triebwerke wollen nach Plan gewartet werden, denn sonst kann ein gerissener Zahnriemen schnell einen neuen Zylinderkopf fordern.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Galaxy	Ø	Galaxy	Ø	Galaxy	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	64,8	75,8	50,1	60,5	43,2	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	24,8	18,6	33,1	28,6	37,5	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	10,4	5,6	16,8	10,9	19,2	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,0	–	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die Rostvorsorge ist selbst nach sieben Jahren noch tadellos. Probleme gibt es an den Vorderachsen der drei- und fünfjährigen Galaxy. Zu hohes Lenkungsspiel haben laut TÜV alle Modelle.

Licht

Die Schattenseite des Kölner Vans. Gerade mal die Einstellung der vorderen Scheinwerfer liegt bei Fünf- und Siebenjährigen in der Norm. Hintere Leuchten, Frontscheinwerfer, Blinker und sogar Warnblinkanlage sind jedoch überdurchschnittlich häufig defekt.



Der Galaxy ist siebensitzige Großraumlimousine und Lastesel in einem

Bremsen

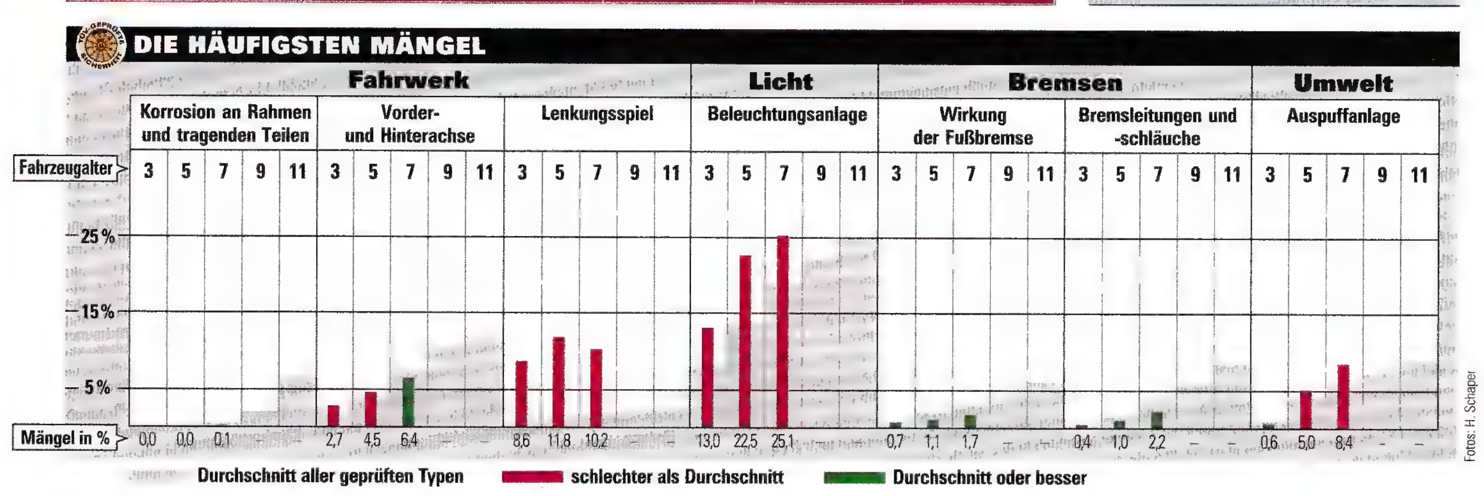
1610 Kilogramm Leergewicht verlangen nach übermäßig vielen Bremsscheiben. Bremsleitungen kämpfen öfter mit Korrosion. Die anderen Komponenten der Bremsanlage zeigen sich von ihrer Schokoladenseite.

Umwelt

Während die Kraftstoffanlagen bis ins hohe Alter ein sehr gutes Bild abgeben, nagt der Zahn der Zeit an den Auspufftöpfen. Bereits nach fünf Jahren ist Rost ein größeres Problem.

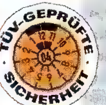
FAZIT Der Ford Galaxy ist wahrlich kein schlechter Vertreter seiner Zunft. Er weist aber trotzdem in allen drei geprüften Jahrgängen mehr Mängel auf als der Durchschnitt. Besonders fällt dabei das um ein Vielfaches erhöhte Lenkungsspiel ins Auge.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: H. Schaper





In Japan ist der Zwerg schon seit 1997 ein Hit. Bei uns startete Honda mit dem Logo erst zwei Jahre später

Gut beim TÜV? Na logo!



Honda Logo

Bauzeit: 1999 bis 2001

Motoren: 65 PS (1.3)

DAT-Preise: von 5300 bis 6600 Euro

Der Honda Logo wurde in Deutschland gerade mal drei Jahre verkauft (1999 bis 2001). Ein Nachfolgemodell gibt es nicht

▸ **Nutzwert** Im Februar 99 wurden die Verkaufsräume der Honda-Händler etwas enger, ein neuer Stadt-Floh rollte ins Schaufenster. Logo – so der Name des japanischen Knirpses. Gerade mal drei Jahre durfte er in deutschen Gefilden jagen, dann kam sein Ende. Und das, obwohl er für seine Größe (3,68 Meter) erstaunlich viel zu bieten hatte. Serienmäßig gab es immerhin ABS, Fahrer- und Beifahrerairbag, Gurtstraffer, Servolenkung, geteilt umklappbare Rücklehnen und zwei Kopfstützen im Fond. Genau in dem geht es jedoch sehr eng zu. Ganz anders in der ersten Reihe: Hier herrscht Platz, nur die Sitze sind zu kurz geschnitten, der Fahrersitz aber wenigstens bereits in Serie höhenverstellbar. Der Innenraum ist eher robust und schnörkellos, dafür gut überschaubar und selbst auf schlechten Straßen klapperfrei. Mit 230 Liter Kofferraumvolumen zeigt sich der Kleine auch hier nicht kleinlich. Einziges Manko: Den Logo gibt es nur mit drei Türen und ohne Seitenairbags.

▸ **Fahrspaß** Honda-typisch fährt sich der 1,3-Liter-Einheitsbenziner. Die einzige Motorvariante zeigt sich äußerst drehfreudig und spurtet mit 65 PS in 14,3 Sekunden von null auf Tempo 100. Nach 40,1 Meter Bremsweg ist dann alles wieder vorbei, was für so einen Kleinwagen ein annehmbarer Wert ist. Das Fahrwerk ist ausgewogen abgestimmt. Ebenfalls zu haben: eine stufenlose CVT-Automatik. Die 40 Liter Tankinhalt ermöglichen 520 Kilometer. Genügend Reichweite bei einem Verbrauch von rund 7,7 Liter Super – obwohl der für einen Kleinwagen nicht niedrig ausfällt.



Einziger Motor im Angebot: der 1,3-Liter mit 65 PS und 108 Nm Drehmoment

▸ **Zuverlässigkeit** Die ersten Erfahrungen seitens des TÜV liegen vor und sind richtig gut. Große Schwächen – Fehlanzeige. Im Gegenteil, der Logo zeigt sich konsequent solide. Deshalb ist er als kleiner Gebrauchter ein echter Tipp. Auch die dreijährige Werksgarantie ist lobenswert (bis 100 000 km), obwohl es selten Garantiebeanstandungen gibt.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Nach den ersten drei Jahren gibt es am Logo-Fahrwerk nichts auszusetzen. Weder Rost- noch Achsprobleme lassen sich feststellen. Auch die Antriebswellen sind nicht auffällig, notiert der TÜV.

Licht

Auch die Beleuchtungseinrichtung an Front und Heck des Honda Logo ist weitgehend in Ordnung. Laut TÜV gibt es hier selten Klagen. Unsere Gratulation nach Japan!



Racing-Gelb heißt diese leuchtende Honda-Farbe. Noch Fragen?

Bremsen

Poröse Bremsschläuche oder gar stark verschlissene Bremsscheiben – so etwas bekommt ein Logo-Fahrer höchst selten bei seinem TÜV-Besuch zu hören, denn der Mini aus Japan hat so gut wie nie Probleme mit der Bremsanlage.

Umwelt

Rost am Auspuff oder mangelhafte Kraftstoffanlagen? Das sind keine Themen für den Honda Logo. Ebenfalls vorbildlich: Die Motoren verlieren so gut wie nie Öl.

FAZIT Ganz vorn, nämlich auf Platz 2 in der Rangfolge der Fahrzeuge mit den wenigsten erheblichen Mängeln nach drei Jahren, findet sich der Logo. Auch bei der Auflistung der Einzelmängel zeigt er keine Schwächen. Schade, dass es keinen Nachfolger gibt.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Logo	3 Jahre Ø	5 Jahre	5 Jahre Ø	7 Jahre	7 Jahre Ø	9 Jahre	9 Jahre Ø	11 Jahre	11 Jahre Ø
ohne Mängel	86,5	75,8	–	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	11,2	18,6	–	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	2,3	5,6	–	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Gruppe	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	–	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,4	–	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	–	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	2,6	–	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,3	–	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	–	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,3	–	–	–	–

Mängel in % (Skala: 5 %, 15 %, 25 %)

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: K. Kuhnigk





Wussten Sie, dass es den Honda Civic bereits seit 32 Jahren gibt? Bei der Qualität ist so viel Routine spürbar

Eine grundsolide Sache



Honda Civic (Typ EJ/EK)

Bauzeit: 1995 bis 2001

Motoren: von 75 (1.4) bis 169 PS (1.8)

DAT-Preise: von 4200 bis 10 750 Euro

▸ **Nutzwert** An Ablagen in der tristen Kunststoff-Wüste haben Fahrer und Passagiere keinen Mangel, sie klagen höchstens über den kleinen Kofferraum (nur 225 Liter), der sich aber bei umgelegter Rückbank auf immerhin 600 Liter erweitern lässt. Wer mehr transportieren muss, wählt den Kombi Aero Deck, der 1998 nach Deutschland kam. Die beliebtesten Gebrauchten sind die beiden 1.4-Benziner (75 und 90 PS).

▸ **Fahrspaß** Der Civic bemüht sich um Sportlichkeit, was er gerade mit dem starken Benziner (169 PS) schafft. Dazu passen die gut abgestimmten Schaltgetriebe, das unkomfortable Fahrwerk eher weniger. Ebenfalls fehl am Platze: indirekt wirkende Lenkung und schwache Bremsen.

▸ **Zuverlässigkeit** Seit 32 Jahren ist der Honda Civic schon am Markt, seine Qualität ist mittlerweile legendär. Mehr als rostige Steinschläge an Motorhaube und A-Säule stören selten. Pannen gibt es so gut wie nie, die Werkstatt sieht den Wagen meist nur zur Inspektion oder zur Behebung der wenigen TÜV-Mängel. Die Verarbeitung der beobachteten Testwagen zeigt keine Auffälligkeiten, selbst die Stoffe im Innenraum sind hart im Nehmen und haben großes Langzeit-Potenzial.



Honda Civic (Typ EG/EH)

Bauzeit: 1991 bis 1995

Motoren: von 75 (1.3) bis 160 PS (1.6)

DAT-Preise: von 1250 bis 6500 Euro

▸ **Nutzwert** Der Civic vom Typ EG ist nicht nur Frauenheld, sondern auch ein beliebter Gebrauchter. Für wenig Geld bekommen die zukünftigen Besitzer einen sportlichen Golf-Gegner. Trotz tiefer Sitzposition genießt der Fahrer eine gute Rundumsicht – hilfreich auch beim Einparken. Die verarbeiteten Materialien im Innenraum wirken zwar einfach, zeigen sich aber auch nach Jahren noch haltbar. Getrennt aufklappbare Heckscheibe und 350 Liter Kofferraumvolumen sind Serie.

▸ **Fahrspaß** Egal ob 75-PS-Basisversion oder 160 PS im V-Tec – hier geht mit ordentlich Drehzahl die Post ab. Gute Gasannahme und niedriger Verbrauch sind die Regel. Dazu kommen die direkte und leichtgängige Lenkung und ein recht sportlich abgestimmtes Fahrwerk mit genügend Komfort. Eine Honda-Spezialität: die präzise, leichtgängige Gangschaltung.

▸ **Zuverlässigkeit** Die Motoren gelten als langlebig. Auch Rost ist dank guter Vorsorge eher selten und allenfalls an den Auspuffanlagen häufiger zu finden. Probleme bereiten Verteilerkappen, Benzinpumpen, Kupplung und hackelige Getriebe. Vorsicht vor getunten Fahrzeugen, Hobbybastler haben dem robusten Japaner schon immer mehr geschadet als genutzt.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Gute Rostvorsorge, seltener Ölverlust und solide Vorderachsen – das sind die guten Nachrichten. Bei Hinterachsen und Antriebswellen gibt es bereits ab fünfjährigen Modellen einige Klagen.

Licht

Am Durchschnitt gemessen, ist die Beleuchtungsanlage okay. Die Ausfälle an hinteren und vorderen Leuchten, Blinkern und Abblendlicht häufen sich zwar mit den Jahren, liegen aber laut TÜV-Statistik voll und ganz im Rahmen.



Honda nennt seinen Kombi Aero Deck. Zu sehen bekommt man ihn selten

Bremsen

Die Japaner haben es anscheinend verstanden, solide Bremsanlagen zu bauen. Alle Civic-Modelle glänzen bei den Bremskraftreglern sowie den Bremsleitungen und Bremsschläuchen mit sehr geringen Mängelraten. Aber auch die restliche Bremsanlage ist auffällig gut.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage bekommt gute Noten. Rostende Schalldämpfer findet man am Civic eher selten.

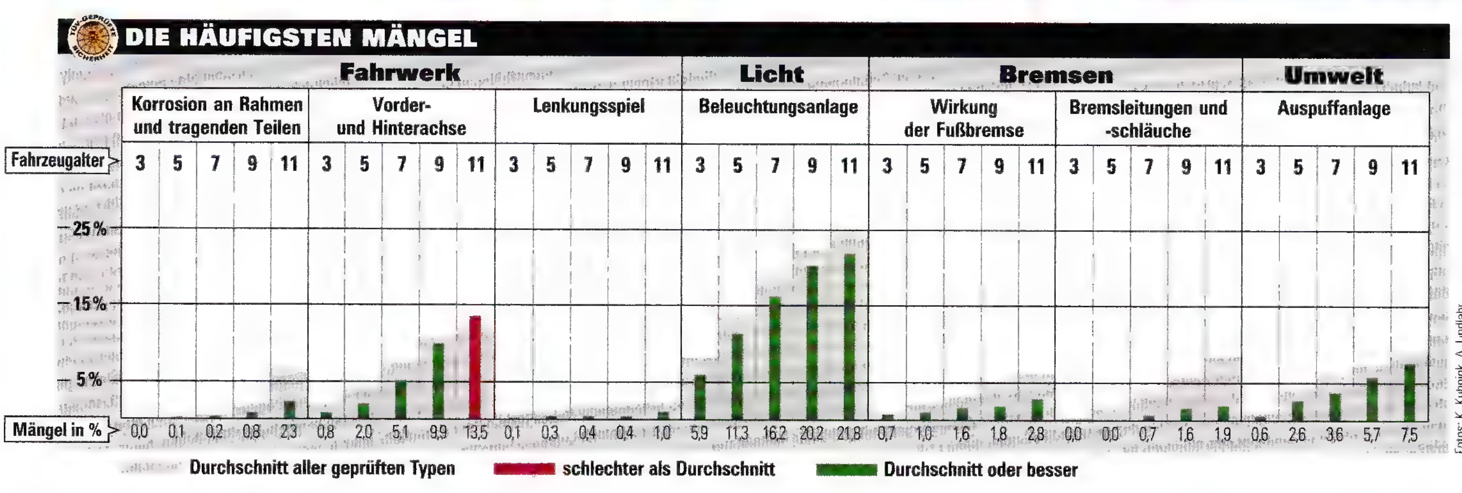
FAZIT Hochachtung vor der Qualität des Kompaktklasse-Honda: In Sachen Haltbarkeit liegen die Japaner weit vorn. Gerade mal die Hinterachsen und Antriebswellen der älteren Fahrzeuge weisen Mängel auf. Bei dieser Langlebigkeit wird man den Civic noch eine Weile sehen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Civic (EJ/EK)	Ø	Civic (EJ/EK)	Ø	Civic (EJ/EK)	Ø	Civic (EG/EH)	Ø	Civic (EG/EH)	Ø
ohne Mängel	78,7	75,8	68,0	60,5	58,3	48,7	45,7	40,0	39,3	32,9
leichte Mängel	17,2	18,6	24,6	28,6	30,5	34,6	38,4	38,0	39,1	40,1
erhebliche Mängel	4,1	5,6	7,4	10,9	11,2	16,7	15,9	22,0	21,5	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, A. Lindlahr



HONDA ACCORD



Automobile Einheitskost – der Honda Accord verzichtet weitgehend auf Experimente. Nicht aber auf beste Qualität

Zuverlässiger Dreiklang



Honda Accord (Typ CH/CG)

Bauzeit: 1998 bis 2002

Motoren: von 136 (1.8i) bis 212 PS (Type-R)

DAT-Preise: von 8100 bis 21 300 Euro

▸**Nutzwert** Der Honda Accord vom Typ CH/CG wurde als Stufenheck, Fließheck und Coupé gebaut. Alle Typen sind tadellos verarbeitet, den Innenraum dominiert eine schwarze Plastikwüste mit perfekten Spaltmaßen. Das Platzangebot im Kofferraum entspricht mit 420 Litern dem Klassendurchschnitt.

▸**Fahrspaß** Der Accord strahlt Perfektion aus, nur die Sitzposition wirkt nicht sehr überlegt. Größere Personen klagen bei Fahrzeugen mit Schiebedach über mangelnde Kopffreiheit. Da tröstet auch das komfortabel abgestimmte Fahrwerk nur wenig.

▸**Zuverlässigkeit** Die Batterie der ersten Modelle ist ein sicherer Austauschkandidat. Aber wer wird dem Accord das heute ernsthaft übel nehmen?



Honda Accord (Typ CD/CC)

Bauzeit: 1993 bis 1998

Motoren: von 105 (2.0 D) bis 158 PS (2.3)

DAT-Preise: von 2500 bis 9300 Euro

▸**Nutzwert** Außen wuchs dieser Accord über sich hinaus. Im Inneraum fanden die Passagiere trotzdem nicht mehr Raum als im Vorgänger. Besonders hinten ecken lange Beine schnell an. Ein deutlicher Pluspunkt dieses Accord-Modells: die entspanntere Sitzposition auf den bequem gepolsterten und großzügig geschnittenen Vordersitzen.

▸**Fahrspaß** Honda ist für gute, sportliche Motoren bekannt, die hohe Drehzahlen lieben. Dazu passen das straffe Fahrwerk, die exakte, leichtgängige Lenkung. Keine Empfehlung wert: die zähen, von Rover gelieferten Dieselmaschinen.

▸**Zuverlässigkeit** Antriebswellen, Handbremse und Auspuff – das sind die wenigen Schwachstellen eines zehn Jahre alten Accord.



Honda Accord (Typ CB/CA)

Bauzeit: 1989 bis 1993

Motoren: von 90 (2.0) bis 150 PS (2.2)

DAT-Preise: von 2000 bis 3900 Euro

▸**Nutzwert** 1989 erscheint der Accord vom Typ CB/CA. Schon damals gab er sich sportlich-elegant. Aber für die meisten im Lande blieb er eine unscheinbare japanische Kiste. Obwohl schon damals Qualität und Verarbeitung auf hohem Niveau lagen. Was bleibt, ist ein empfehlenswerter Gebrauchter im Mondeo-Format.

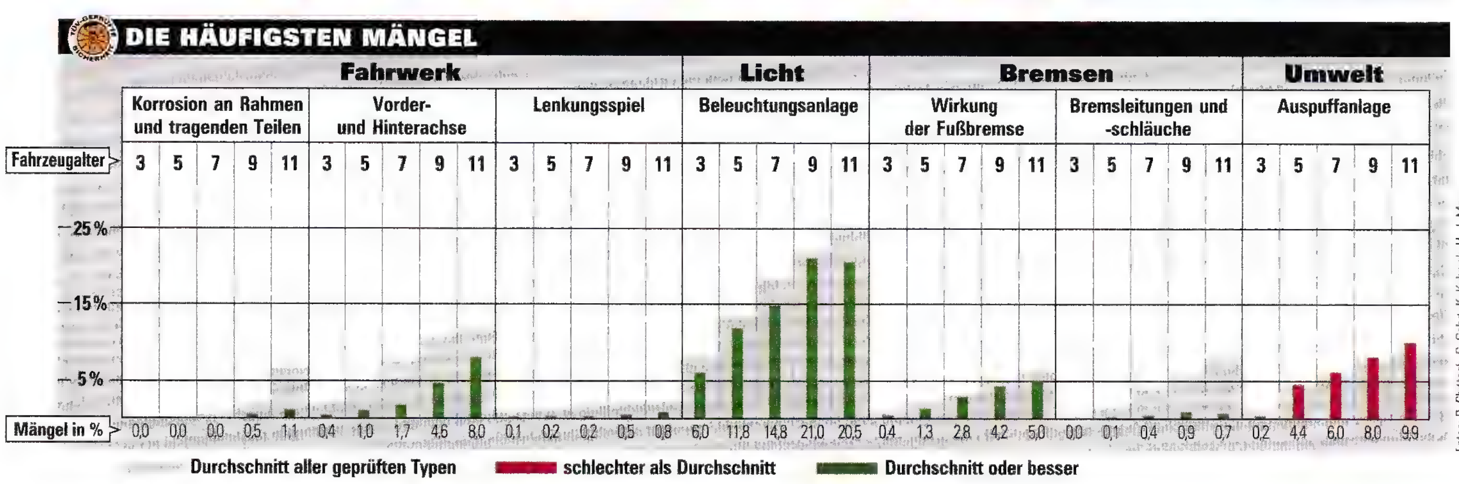
▸**Fahrspaß** Langzeitqualität, die überzeugt: Hondas Motorenbauer haben ihr Handwerk im Griff. Leise, langlebige Triebwerke, die mit wenig Verbrauch und Drehfreudigkeit überzeugen. Dazu ein sportlich-straffes Fahrwerk mit Komfortschwächen auf schlechten Straßen.

▸**Zuverlässigkeit** Nach über zehn Jahren findet sich auch am Honda Rost. Vom Alter geplagt sind Anlasser und Lichmaschinen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Accord (CH/CG)	Ø	Accord (CD/CC)	Ø	Accord (CD/CC)	Ø	Accord (CD/CC)	Ø	Accord (CB/CA)	Ø
ohne Mängel	79,5	75,8	66,0	60,5	55,4	48,7	43,5	40,0	39,8	32,9
leichte Mängel	16,0	18,6	25,3	28,6	31,4	34,6	37,4	38,0	40,1	40,1
erhebliche Mängel	4,5	5,6	8,7	10,9	13,2	16,7	19,1	22,0	20,1	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1



DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Laut TÜV-Statistik sind Korrosion oder schlechte Achsen kein Thema. Einzige Schwachstelle: Ab sieben Jahren gibt es Probleme an den Antriebswellen. Ölverlust tritt vereinzelt auf, liegt aber immer noch unter dem Durchschnitt.

Licht

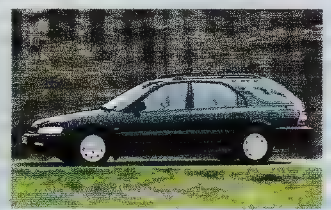
Hintere und vordere Scheinwerfer erledigen ihren Job zufriedenstellend. Anders die Blinker, hier fällt gerade bei drei- bis siebenjährigen Accord häufig etwas aus. Genau wie beim Abblendlicht: Ab neun Jahren gibt es überdurchschnittlich viele Beanstandungen.

Bremsen

Leitungen und Schläuche der Bremsanlagen befinden sich bei den Japanern in gutem Zustand. Auch der Verschleiß an Bremsscheiben liegt im Rahmen. Deutlich schlechter als der Schnitt: Feststellbremse und ab dem neunten Jahr die Wirkung der Fußbremse vorn.

Umwelt

Problemlos sind Kraftstoffanlagen in allen Modellen, dafür gibt es nach fünf Jahren oft Rost am Auspuff.



Der Honda Accord Aero Deck gilt heute schon fast als japanischer Exot

FAZIT Auch wenn so ein Accord im Alltag nicht auffällt – in der TÜV-Statistik fährt er auf die vorderen Ränge. Solide und gut verarbeitet, zeigen sich deutlich weniger Mängel als beim Durchschnitt. Mit einem gepflegten Modell kann man beruhigt die nächsten Jahre überstehen.

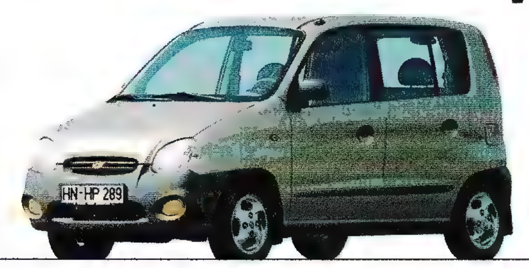
Fotos: B. Chittock, S. Gehrt, K. Kuhnigk, H. J. Mau





Über sein Design kann man streiten, über den Nutzwert nicht – er ist groß. Das Atos-Mängelregister leider auch

Bei Licht besehen, schwach



Hyundai Atos

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 54 (1.0) bis 58 PS (1.0)

DAT-Preise: von 3300 bis 8000 Euro

Riesen-Radstand, beachtliche Höhe: Der Hyundai Atos verzichtet auf Eleganz, der Innenraum profitiert davon

▸ Nutzwert Kantiger kann ein Kleinwagen mit 3,50 Meter Gesamtlänge nicht aussehen. Die eigenständig gestylte Hochbau-Karosserie von Hyundai zeigt sich seit 98 auf deutschen Straßen. Und ist vor allem in Osteuropa ein Erfolgsmodell. Kein Wunder, er ist preiswert und punktet mit den Vorzügen eines Micro-Vans: mit guter Raumausnutzung, praktischen Ablagen und kleinem Wendekreis. Nicht üppig, bei etwas Rücksicht der Vorderbänkler aber ausreichend ist die Kniefreiheit im Fond. Der Kofferraum ist mit 263 Litern knapp dimensioniert. Nach dem Umlegen der leider nur am Stück klappbaren Fondlehne ergeben sich jedoch beachtliche 1084 Liter Stauraum. Damit steht fest: Der Atos will kein Schönling sein, sondern im Alltag kräftig anpacken. Das Zeug dazu hat er.

▸ Fahrspaß Die einzige Maschine (999 cm^3) hat entweder 54 oder 58 PS. Der kleine Dreiventiler ist natürlich kein Kraftprotz, im Stadtgewühl jedoch kann er dank kurzer Übersetzung ausreichend mithalten. Seine Spitze liegt bei 142 km/h. Doch für lange Strecken ist er nicht gebaut worden, mehr als Landstraße erfordert Nehmerqualitäten. Im Grenzbereich bleibt der Atos allerdings gutmütig und leicht beherrschbar. Dabei sollte sich der Fahrer aber gut am dünnen Lenkrad festhalten, denn die knapp geschnittenen Sitze des kleinen Koreaners bieten wenig Seitenhalt und sind auffallend dünn gepolstert. Beim Verzögern zeigt sich der Koreaner eher durchschnittlich.



Koreanische Kunststoff-Welt: Der Innenraum ist angenehm pflegeleicht

▸ Zuverlässigkeit Beim TÜV ist der Atos nicht ganz so erfolgreich wie bei der Parkplatzsuche, auch teure Reparaturen stellen sich häufig vorzeitig ein. Besonders auffällig sind die schnell verschlissenen Kupplungen (vereinzelt bereits nach 45 000 km) und die wenig haltbaren Bremsklötze. Probleme gibt es auch bei der Halbautomatik (Extra) – sie kann aufgrund eines Steuerproblems während der Fahrt ihren Dienst einstellen. Und das ist alles andere als angenehm ...

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Nach fünf Jahren gibt es am Atos keinen Rost. Dafür aber wie bei anderen Koreanern vermehrt Ölverlust an Motor und Getriebe. Auch die fünfjährigen Hinterachsen können Probleme bereiten. Lobenswert: Vorderachse und Antriebsstrang, hier gibt es vom TÜV gute Noten.

Licht

Im Dunkeln sollte man den Kleinen besser stehen lassen. Laut der Statistik finden sich überdurchschnittlich häufig Defekte in der Beleuchtungsanlage.



Das Schwestermodell Atos Prime erkennt man an dem rundlichen Heck

Bremsen

Die Bremsanlage des Atos kann nicht so recht überzeugen. Fußbremse vorn und hinten sowie die Bremsscheiben fallen in der TÜV-Statistik negativ auf. Die Bremsleitungen der fünfjährigen Fahrzeuge sind schlechter als der Durchschnitt.

Umwelt

Bei den Kraftstoffanlagen gibt es noch nichts zu kritisieren, sie liegen genau im Schnitt. Die Auspuffanlage schneidet in beiden Jahrgängen gut ab.

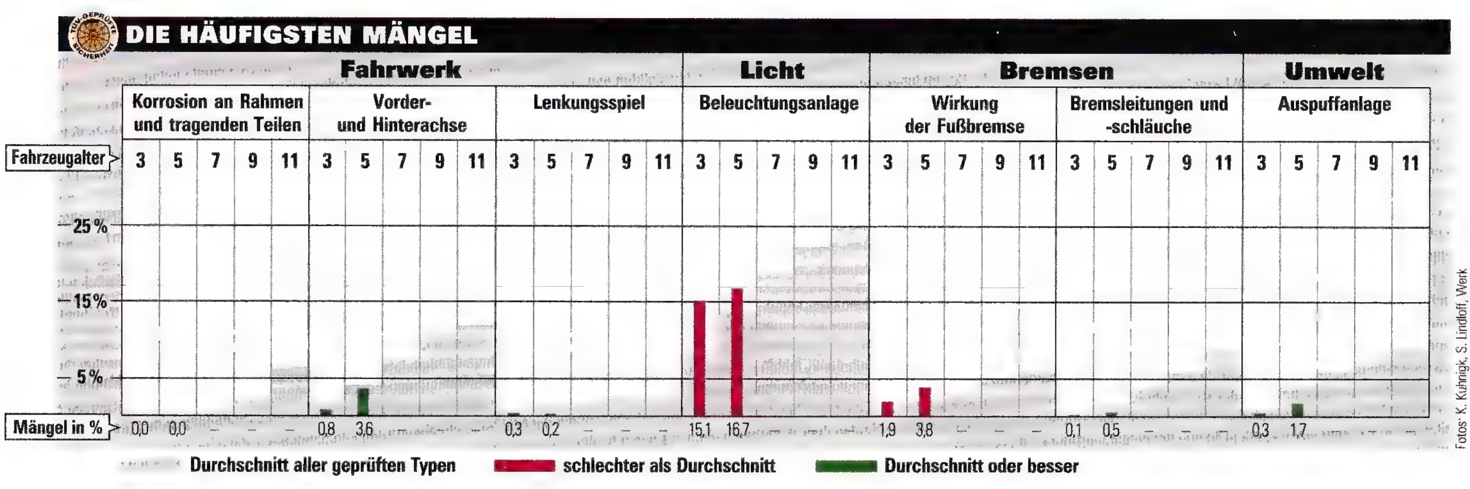
FAZIT Klein, hoch und preiswert ist der Atos. Technisch ist er nach den TÜV-Erfahrungen kein Großer. Besonders die schlechte Beleuchtungsanlage fällt auf. Gerade mal 66 Prozent schaffen die erste Hauptuntersuchung ohne Mängel. Hier muss Hyundai nachbessern!

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Atos	Ø	Atos	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	66,2	75,8	58,7	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	27,0	18,6	30,9	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	6,7	5,6	10,4	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,1	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

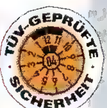


Fotos: K. Kuhnigk, S. Lindloff, Werk



HYUNDAI ACCENT/PONY





Viel Auto für wenig Geld – dafür steht Hyundai. Eine hohe Qualität sollte man zum kleinen Preis aber nicht erwarten

Viel Mängel für wenig Geld

Hyundai Accent (Typ X-3)

Bauzeit: **1994 bis 1999**

Motoren: **von 60 (1.3) bis 99 PS (1.5)**

DAT-Preise: **von 2000 bis 5100 Euro**

▸ **Nutzwert** Volle Punktzahl erhält der Accent im Kosten-Nutzen-Vergleich. Vor allem die Sicherheitsausstattung hat sich zum Positiven entwickelt. Mit 342 Liter Kofferraumvolumen übertrifft der Hyundai das Golf-Format (330 Liter). Nach Umlegen der Fondlehne werden es sogar 1220 Liter. Im Innenraum geht es mit schnörkellosem Plastik zur Sache. Praktisch dagegen: viele Ablagen für Kleinkram.

▸ **Fahrspaß** Ein Accent-Fahrer sollte seine Erwartungen in puncto Fahrspaß zurückschrauben. Im Vergleich zur Konkurrenz aus Deutschland oder Japan hängt der Hyundai zurück. Fahrwerk, Lenkung und Bremsen bieten noch viel Platz für Verbesserungen. So wirkt die Federung auf kurzen Wellen überfordert, ist auch sonst nur leidlich komfortabel. In schnellen Kurven untersteuert der Koreaner gutmütig. Pluspunkte: Die sparsamen Benzinmotoren verbrauchen im Schnitt nur 7,3 Liter Normalbenzin. Die Getriebe lassen sich exakt schalten.

▸ **Zuverlässigkeit** Mängel wurden innerhalb der ersten drei Jahre auf Garantie gerichtet (bis 100 000 km). Aufgrund der geringen Stückzahl kann der Hyunda keine Größe in der Pannenstatistik sein.

Hyundai Pony

Bauzeit: **1991 bis 1995**

Motoren: **von 59 (1.3) bis 84 PS (1.5)**

DAT-Preise: **von 150 bis 1150 Euro**

▸ **Nutzwert** Mit dem Modell Pony kam Hyundai 1991 auf den deutschen Markt. Stärkstes Argument war sein Preis. Der Dreitürer lag mit kleinster Ausstattung sagenhafte 1000 Euro unter einem Basis-Polo aus Wolfsburg. Das war eine klare Kampfansage. Leider konnte der Rest nicht überzeugen. Langweiliges Design und mäßige Verarbeitung waren das Ergebnis der Tiefpreis-Strategie. Ebenso schlecht: ABS und Airbags gab es erst im Accent.

▸ **Fahrspaß** Dank Mitsubishi-Motoren kam der Koreaner an jeder Ampel ganz gut weg. Die kleinen Maschinen erweisen sich als zuverlässig. Der Gangwechsel erfolgt präzise und leicht. Eher straff zeigt sich das Fahrwerk. Von Komfort ist nicht viel zu spüren. Die indirekte Lenkung wirkt sehr gewöhnungsbedürftig.

▸ **Zuverlässigkeit** Einen Pony ohne Mängel scheint es nicht zu geben. Die niedrigen Preise fordern ihren Tribut, es knarrt und scheppert nahezu alles; der Wagen scheint zu leben. Besonders auffällig und sogar gefährlich sind die vorderen Bremsbeläge des Pony. Der Belag kann sich vom Träger lösen, was fatale Folgen hat. Abhilfe schaffen hier nur Bremsklötze aus dem Zubehörhandel. Bei einem noch so günstigen Gebraucht-Exemplar sollte man deshalb vorsichtig sein.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Accent	Ø	Accent	Ø	Accent	Ø	Pony	Ø	Pony	Ø
ohne Mängel	72,3	75,8	53,5	60,5	43,0	48,7	34,3	40,0	25,1	32,9
leichte Mängel	21,1	18,6	33,6	28,6	37,0	34,6	39,0	38,0	43,6	40,1
erhebliche Mängel	6,6	5,6	12,9	10,9	19,9	16,7	26,7	22,0	31,1	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Egal ob Rost, schlechte Hinterachsen oder mit den Jahren hohes Lenkungsspiel und defekte Vorderachsen – die Modelle Accent und Pony haben von allem etwas. Einzig die Antriebswellen geben sich bis ins hohe Alter solide.

Licht

Sind beim Pony die Scheinwerfer noch okay, bereiten die vorderen Leuchten des Accent häufiger Probleme. Noch öfter fallen an beiden Fahrzeugtypen die hinteren Leuchten aus. Einziger Lichtblick: die Blinker.

Vor allem in den neuen Bundesländern wird der Hyundai häufig gefahren

Bremsen

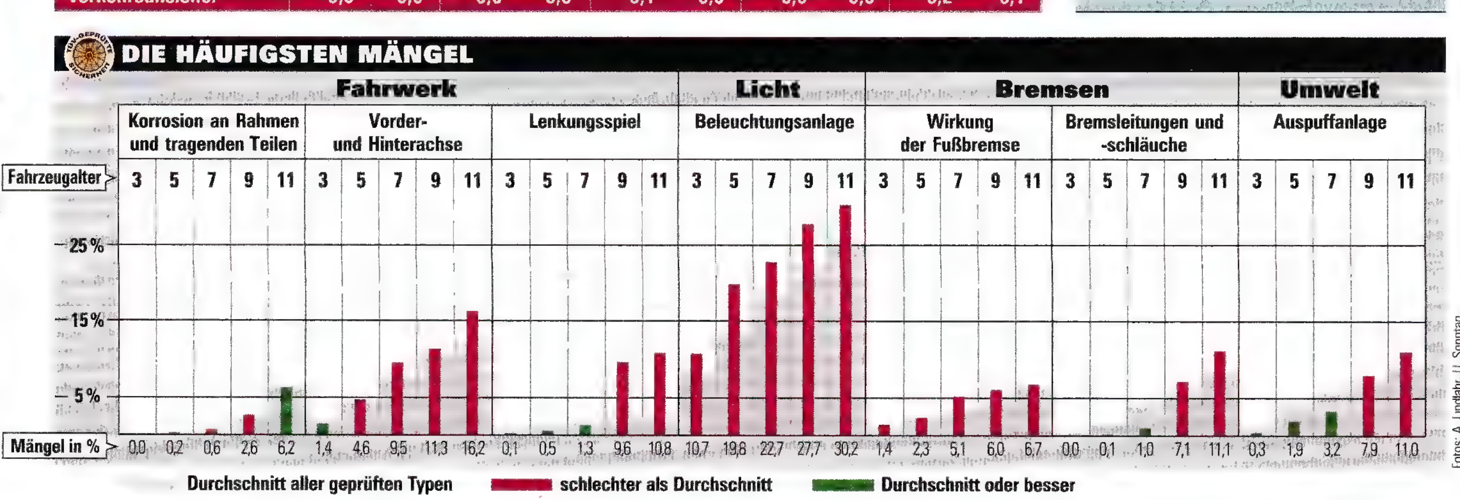
Verschlissene Bremsscheiben und Bremsschläuche sind nicht das Problem. Eher die Wirkung der Fußbremse vorn und hinten sowie der Feststellbremse wird vom TÜV bemängelt. Auffallend schlecht zeigen sich die Bremsleitungen des Hyundai Pony.

Umwelt

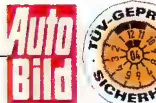
Immerhin in diesem Punkt hat Hyundai verstanden und reagiert. Im Gegensatz zum Pony hat der Nachfolger gute Tank- und Auspuffanlagen.

FAZIT Ein Hyundai Pony gilt ab elf Jahren laut TÜV meist als stark reparaturbedürftig. Besser, aber dennoch mit überdurchschnittlich vielen erheblichen Mängeln übersteht der Accent eine Hauptuntersuchung. Für Kaufinteressenten Grund für eine sorgfältige Überprüfung.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: A. Lindlahr, U. Sonntag





Der Lantra ist vor allem eins: billig in der Anschaffung. Doch mit den Jahren drohen hohe Werkstattkosten

Es fehlt die solide Basis



Hyundai Lantra (Typ J2)

Bauzeit: 1995 bis 2000

Motoren: von 90 (1.6) bis 139 PS (2.0)

DAT-Preise: von 2700 bis 8300 Euro

▸ **Nutzwert** Auch mit dem zweiten Lantra konnte Hyundai den Durchbruch nicht schaffen. Es fehlt der Marke hierzulande das Image, um in der Vectra/Mondeo-Klasse mithalten zu können. Dabei bietet der Koreaner zumindest auf allen fünf Sitzplätzen genügend Raum zum Wohlfühlen. Ganz anders die Verarbeitung im Innenraum. Die lieblose Plastikwelt versprüht nur wenig Flair. Weitaus mehr auf der Höhe zeigt sich die Sicherheitsausstattung. Hier stört nur, dass fürs Antiblockiersystem ein Aufpreis verlangt wird.

▸ **Fahrspaß** Die Eigenschaften der 16V-Vierzylinder-Benziner: drehmomentstark und bis zu mittleren Drehzahlen sparsam und leise. Darüber hinaus werden sie jedoch laut und vor allem durstig (Drittelmix: neun Liter Normalbenzin). Hyundai-Handling: leichtgängige und direkte Lenkung, kleiner Wendekreis (9,9 Meter), hakelige Schaltung mit langen Wegen. Die Fahrwerkabstimmung glückte den Ingenieuren nicht so gut. Vor allem auf Querfugen wirkt sie steifbeinig.

▸ **Zuverlässigkeit** Auffällig ist die schlechte Qualität der Sitze und deren Bezüge. Das Cockpit hat unzählige Knarr- und Quietschgeräusche drauf. Positiv: drei Jahre Werksgarantie.



Hyundai Lantra (Typ J1)

Bauzeit: 1991 bis 1995

Motoren: von 86 (1.5) bis 126 PS (1.8)

DAT-Preise: von 1200 bis 2500 Euro

▸ **Nutzwert** Bereits der Lantra der ersten Generation warb mit niedrigen Preisen um die Gunst der Käufer. Die äußerlich geräumig wirkende Limousine war im Inneren doch eng geschnitten. Beim Design des Innenraums haben die Koreaner offensichtlich ein anderes Geschmacksempfinden als viele Europäer. Plastik, emotionslose Linienführung, kleine Sitzflächen, wenig Seitenhalt und mäßige Verarbeitung trüben das Sparverhalten vieler Käufer.

▸ **Fahrspaß** Beim ersten Lantra fühlen sich sämtliche verbauten Teile nicht vollkommen ausgereift an. So ist die Bremskraft schlecht dosierbar, die Maschinen laufen durchweg rumpelig und entpuppen sich zudem bei höheren Drehzahlen als recht durstig. Ebenfalls keine Seltenheit: hakelige Schaltgetriebe.

▸ **Zuverlässigkeit** Ein Teil der Lantra-Mängel geht auf schlechte Pflege zurück. Zum Beispiel die verstopften Kraftstoff-Filter. Wartungsunabhängig anfällig sind Benzinpumpen, Kühlung und Zündanlagen. Mit den Jahren werden die Motoren undicht. Die Folge: höherer Ölverbrauch. Bei den vielen günstigen Gebrauchtwagen sollten vor allen die Achsen und hinteren Leuchten genauer betrachtet werden. Auch Rost ist nicht selten.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Lantra (J2)	Ø	Lantra (J2)	Ø	Lantra (J1)	Ø	Lantra (J1)	Ø	Lantra (J1)	Ø
ohne Mängel	70,1	75,8	55,5	60,5	45,6	48,7	37,8	40,0	28,7	32,9
leichte Mängel	22,2	18,6	33,0	28,6	37,9	34,6	38,0	38,0	40,7	40,1
erhebliche Mängel	7,6	5,6	11,5	10,9	16,5	16,7	24,0	22,0	30,3	26,9
verkehrsunsicher	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,3	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Mit dem Alter kommen die Probleme, das ist auch beim Lantra nicht anders. Mit elf Jahren fallen überdurchschnittlich viele Probleme an Lenkung und Antriebswellen auf. Ebenso nimmt der Ölverlust an Motoren und Getrieben zu. Die Achsen müssen besonders im Alter häufig beanstandet werden.

Licht

Dunkles Kapitel. Egal ob Scheinwerfer oder Heckleuchte, die Lichtanlage ist mit Ausnahme der Blinker schlecht.



Den Lantra gibt es auch als Kombi, doch der wurde noch seltener verkauft

Bremsen

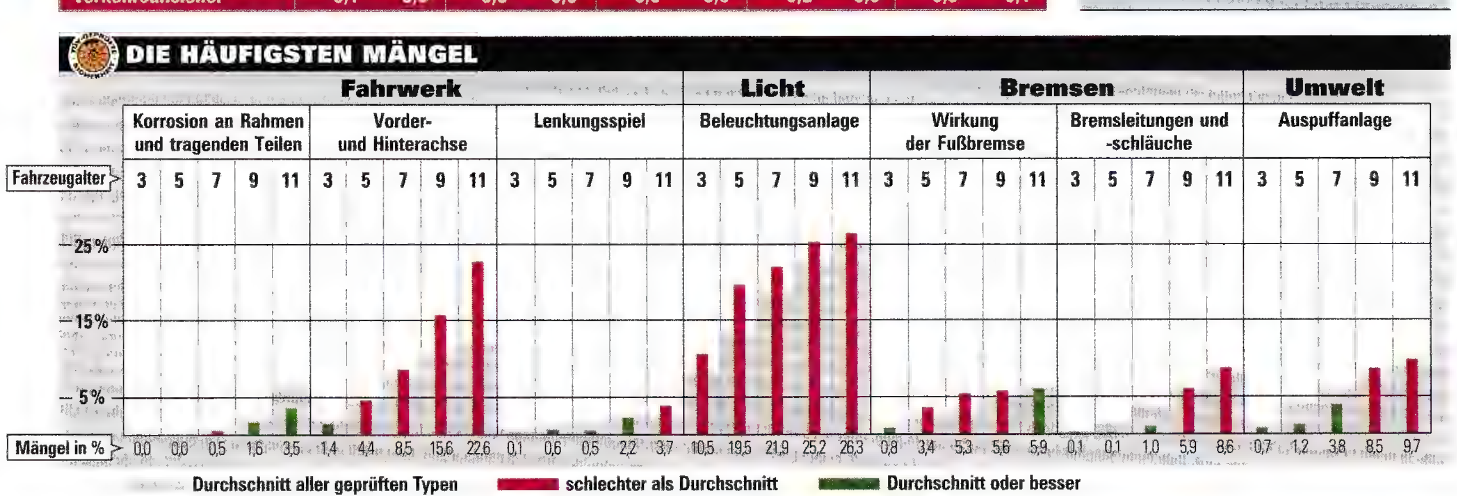
Laut TÜV-Statistik gibt es an Bremsscheiben, -schläuchen und -kraftverteilung selten etwas zu mäkeln. Ganz anders der Rest der Bremsanlage. Die Wirkung der Fußbremse ist nicht immer zufrieden stellend. Häufig auch mängelbehaftet: die Bremsleitungen der älteren Lantra.

Umwelt

Eigentlich nicht ganz schlecht, die Tankanlage der Koreaner ist solide. Auspuffe ab neun Jahren durchgerostet.

FAZIT Preiswert soll ein Auto heutzutage schon sein – dagegen spricht ja auch nichts. Doch auch ein wenig solide und haltbar hätten wir es gern. Doch daran hapert es beim Hyundai Lantra. Überdurchschnittlich viele Koreaner haben „leichte" oder „erhebliche" Mängel.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: T. Bader, K. Kuhnigk



JEEP GRAND CHEROKEE





Es ist wohl der Ruf nach Freiheit, der einen deutschen Autofahrer zum amerikanischen Jeep greifen lässt

Das große Abenteuer



Jeep Grand Cherokee

Bauzeit: 1993 bis heute

Motoren: von 115 (2.5 D) bis 258 PS (4.8)

DAT-Preise: von 8500 bis 26 000 Euro

Mit dem Styling gingen die Jeep-Designer sorgfältig um, der Laie kann nur schwer das Alter schätzen

▸ **Nutzwert** 20 Zentimeter Bodenfreiheit, kurze Überhänge, selbstsperrende Differenziale – dieser Offroader könnte tatsächlich ins Gelände. Und würde so manches Lifestyle-Auto locker umkreisen. Die Passagiere reisen trotz des rustikalen Auftritts komfortabel – auch wenn die – typisch amerikanisch – weichen Sitze nicht jedermanns Geschmack treffen. Aber Platz bietet der große Jeep in jeder Himmelsrichtung. Im Kofferraum reicht er sogar für eine kleine Expedition. Ebenfalls amerikanisch großzügig: die Komfortausstattung, die dem Fahrer das Leben mit allerlei Servohilfen bequem macht.

▸ **Fahrspaß** Gefallen am großen Cherokee findet vor allem, wer dicke V8-Motoren liebt. Ihr dumpfes Grollen klingt noch lange nach Beenden einer Fahrt angenehm in den Ohren. Und im Portemonnaie: Bis zu 20 Liter werden auf 100 Kilometer schon mal verbrannt. Für nüchterne Zeitgenossen ein Grund, nach einem sparsameren Diesel zu fahnden. Natürlich ist ein Dickschiff wie der Grand Cherokee nicht für die Stadt gebaut. Da kann der Jeep beim Einparken schon mal ungewollt anecken. Vor allem wenn es rückwärts in die Lücke geht, denn der riesige Reservereifen versperrt die Rücksicht.



Der American Way of Cockpit: wuchtig und mit vielen Schaltern überladen

▸ **Zuverlässigkeit** Einige Leser haben von defekten Lenkgetrieben berichtet. Eine gefährliche Sache, die allerdings fast nur bei Fahrzeugen mit überbreiten Rädern vorkommt. Die gleiche Ursache haben auch Radlagerschäden. Die Verarbeitung ist auffallend schlampig, und auf schlechten Straßen klingt ein betagter Grand Cherokee wie eine Sammelbüchse der Heilsarmee. Der hohe Verschleiß an Bremsscheiben und -klötzen liegt nur zu einem Teil am hohen Fahrzeuggewicht. Auch die forcierte Fahrweise mancher begeisterter Cherokee-Lenker führt hier zu vorzeitigem Verschleiß. Und wird oft ein schwerer Anhänger gezogen, machen sich schon mal teure Automatik-Schäden bemerkbar.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Rost hält sich beim Grand Cherokee im Rahmen. Richtige Probleme haben die schweren Fahrzeuge mit den Antriebswellen, dem Lenkungsspiel und den Dichtungen an Motor und Getriebe.

Licht

Die großen Geländewagen schneiden im Beleuchtungskapitel nicht gut ab. Vordere und hintere Leuchten sind überdurchschnittlich oft defekt. Weniger häufig zu beanstanden sind die Einstellung des Abblendlichts und die Funktion der Blinker.



Ab ins Gelände: dank selbstsperrender Vorder- und Hinterachse kein Problem

Bremsen

Unzureichende Wirkung der Fußbremse hinten, Korrosion an den Bremsleitungen und einseitige Wirkung der Handbremse sind die größten Schwachstellen. Die Fußbremse vorn und die Bremsschläuche sind in allen Baujahren des Grand Cherokee akzeptabel.

Umwelt

Kaum Mängel an der Kraftstoffanlage, und auch die Auspuffanlage des Amerikaners ist insgesamt besser als der Durchschnitt.

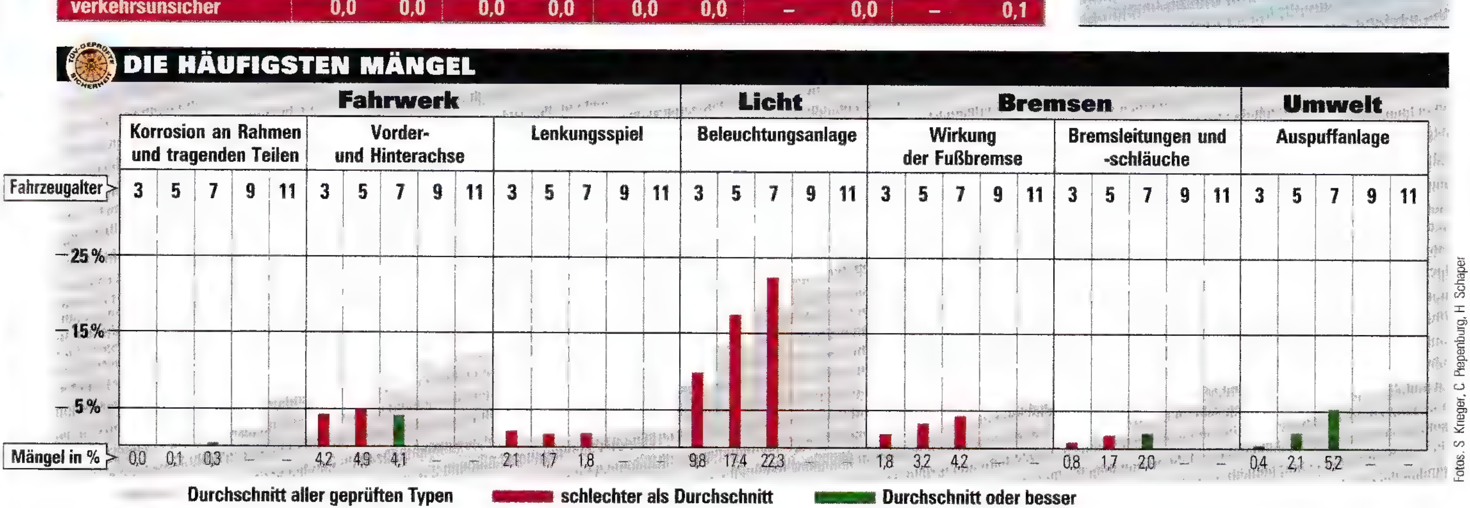
FAZIT Betrachet man die TÜV-Bilanz, so haben fast alle Modelljahre des großen Chryslers mit übermäßig vielen Einzelmängeln zu kämpfen. Damit liegt die Quote der mängelfreien Fahrzeuge unter dem Schnitt, wobei es sich überwiegend um leichte Mängel handelt.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Gr. Cherokee	Ø	Gr. Cherokee	Ø	Gr. Cherokee	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	64,5	75,8	50,0	60,5	41,7	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	28,6	18,6	39,1	28,6	43,3	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	6,9	5,6	10,9	10,9	15,0	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Krieger, C. Piepenburg, H. Schaper





DAS TÜV-URTEIL

Qualität zum Schnäppchenpreis? Fehlanzeige, der Kia Pride kann als Gebrauchtwagen nicht überzeugen

Wir können nur billig



Kia Pride

Bauzeit: 1995 bis 2000

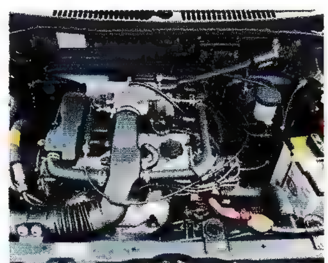
Motoren: 60 und 73 PS (1.3)

DAT-Preise: von 1050 bis 3250 Euro

Neben dem Dreitürer gab es den Pride auch mit fünf Türen. Das große Faltdach war gegen Aufpreis lieferbar

▸ Nutzwert Ein quirliger Kleinwagen für die Stadt – ein ebenso klassisches wie geniales Konzept. Trotzdem kam der Pride nicht an – und verschwand nach fünf Jahren wieder vom Markt. Ob Kombi oder Kompakter – der Pride ist mit seiner miserablen Verarbeitung, den wenig hochwertigen Bezügen und Verkleidungen selbst für bescheidene Fahrer keine Offenbarung. Im Innenraum wird es schon ab Tempo 60 laut – an Dämmung wurde umfassend gespart. Das gilt auch für die Sitze: klein dimensioniert und erstaunlich rasch durchgesessen. Da hilft auch die Tatsache wenig, dass das 810-Kilo-Leichtgewicht mit drei und fünf Türen Käufer suchte. Selbst Zahlenfreaks finden diesen Kia nur durchschnittlich: Im Kofferraum ist Platz für 215 Liter, mit umgelegter Fondlehne 530 Liter.

▸ Fahrspaß Aus dem 1300er-Benziner holt Kia in der Basisversion 60 PS heraus (eine 73-PS-Version war auch erhältlich) – für Einkaufsfahrten und Spritztouren ins Umland vollkommen ausreichend. Nach 14,1 Sekunden sind die 100 km/h erreicht. Beängstigend wirken die 150 km/h Höchstgeschwindigkeit im kleinen Koreaner. Das liegt eher am Lärm als am gutmütig untersteuernden, aber zu weichen Fahrwerk. Dennoch schlagen Querfugen hart durch, sodass lange Überlandfahrten kein Vergnügen sind. Das Handling ist dank exakter Servolenkung und kleinem Wendekreis (neun Meter) angenehm. Die problemlose Schaltung und die übersichtliche Karosserie zählen ebenso zu den erfreulichen Seiten des Pride. Diesel-Triebwerke kamen beim kleinen Kia nicht unter die Haube. Mit rund sieben Liter Normalbenzin (60 PS) zählt der Pride in seiner Gewichtsklasse nicht zu den Sparwundern.



Nicht zu überhören: Der 1,3-Liter-Benziner ist ziemlich schlecht isoliert

▸ Zuverlässigkeit Bei Kia ist der Wille spürbar, preiswerte Autos zu bauen. Mit dem Pride ging das leider sehr auf Kosten der Qualität. Irgendetwas klappert immer, wackelige Sitzlehnen und ungenaue Spaltmaße sind auch kein Zeichen von Sorgfalt.

Fahrwerk

Der kleine Koreaner hat ein relativ solides Fahrwerk. Weder Rost- noch Achsprobleme findet der TÜV. Einzig der dreijährige Pride verliert überdurchschnittlich viel Öl am Motor.

Licht

Trauriges Ergebnis: Die Beleuchtungsanlagen des Pride werden in der Regel vom TÜV beanstandet. Viele Werte sind mindestens zweimal so hoch wie im Durchschnitt. Einzige Ausnahme machen die Blinker bei den fünfjährigen Modellen. Die liegen besser als der Schnitt.



Als die Kiste zum Kia wurde, bezeichneten sie die Koreaner als Pride Kombi

Bremsen

Schwach schneidet der kleine Kia auf den Bremsprüfständen ab. Die Verzögerungsanlage hat zahlreiche Mängel. Nach nur drei Jahren zeigen sich Schwächen an Fußbremse, Handbremse, Bremsleitungen und -scheiben. Ein schlechtes Ergebnis, an dem auch die gute Bremskraftregelung und solide Bremsschläuche nichts ändern können.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage des Pride kann nicht überzeugen. Auspuff nur Durchschnitt.

Fazit

Der TÜV bezeichnet den kleinen Kia Pride eher als Mängel-Riesen. Laut Statistik weist der Koreaner nach nur drei Jahren, also bei seiner ersten Hauptuntersuchung, über doppelt so viele erhebliche Mängel auf wie der Durchschnitt. Rote Karte nach Korea.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Pride	Ø	Pride	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	56,4	75,8	46,3	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	30,5	18,6	34,8	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	13,1	5,6	18,9	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Gruppe	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,8	1,3	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,2	0,0	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	19,2	25,3	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	3,7	6,1	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,3	1,3	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,9	3,0	–	–	–

Fahrzeugalter: 3, 5, 7, 9, 11 – Mängel in %

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: T. Bader, S. Gehrt



Vier Türen, unauffälliges Design und Kampfpreise: Die Koreaner starteten in Deutschland mit simpler Strategie

Günstig, nicht zuverlässig



Kia Sephia

Bauzeit: **1993 bis 2000**

Motoren: **von 80 (1.5) bis 112 PS (1.8)**

DAT-Preise: **von 1100 bis 5600 Euro**

Den Sephia Stufenheck gab es mit zwei Motor- und Ausstattungsvarianten zu kaufen. Bei 11 243 Euro ging es los

▸**Nutzwert** Kompakte Mittelklasse zu Kampfpreisen – das war das Rezept, mit dem Kia 1993 den deutschen Markt erobern wollte. Sephia hieß der erste Kia-Wagen. 4,28 Meter kurz – etwa VW-Vento-Maß –, aber im Innenraum doch deutlich knapper geschneidert als der Volkswagen. Vor allem auf den Rücksitzen mussten die Passagiere ihre Beine einziehen. Am Heck konnte der Kunde zwischen einer gestuften und ab 1996 einer schrägen Form – Sephia Leo genannt – wählen. In beiden Varianten ließen sich die Rücksitze umlegen, der Kofferraum so von 370 auf über 600 Liter erweitern. Der Fahrer selbst freut sich über die üppige Ausstattung: Immerhin fuhren beim GTX Drehzahlmesser, Servolenkung, Zentralverriegelung, vier elektrische Fensterheber sowie beheizbare Außenspiegel serienmäßig mit. Nur Airbags und ABS mussten extra bezahlt werden. Weniger schön: die lieblose, bereits 1993 unmoderne Cockpitgestaltung und billige Plastiksorten.

▸**Fahrspaß** 80 PS – das klingt üppig. Doch der 1,6-Liter-Vierzylinder fiel mehr durch seine zähe und laute Kraftentfaltung auf als durch Power im Drehzahlkeller. 1996 wurde der 1.6 durch einen gleich starken 1.5 ersetzt, der kaum ruhiger lief. Fürs Fließheck gab es zusätzlich einen 112-PS-Benziner. Eigenschaften: siehe oben. Die Fahrwerkabstimmung des Koreaners erinnerte an japanische Autos aus den 80ern. Das heißt, es mangelte vor allem am Fahrkomfort. Polterig und schaukelig rollte der Kia über schlechte Straßen. Und die unpräzise Servolenkung vereitelte jeden Kurvenspaß. Immerhin: Auch die exakte, leichtgängige Schaltung erinnerte an Autos made in Japan.

Rundinstrumente, Dreispeichenlenkrad und schlichtes Design im Cockpit

▸**Zuverlässigkeit** Die meisten Schwächen stecken in der Elektronik. Nicht funktionierende Wegfahrsperren und Fensterheber sind das ärgerliche Resultat. Denn drei Jahre Werksgarantie helfen nicht weiter, wenn danach teure Reparaturen anstehen.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die Rostvorsorge könnte zwar gründlicher ausfallen, liegt aber nach sieben Jahren nur leicht über Durchschnitt. Kritik ernten nach dieser Zeit auch die Antriebswellen und das Lenkungsspiel. Ganz anders die beiden Achsen: Selbst nach mehreren Jahren gibt es nur selten Probleme.

Licht

Die Beleuchtungsanlage der Sephia-Modelle kann nicht überzeugen. Besonders Blinker und vordere sowie hintere Leuchten bleiben überdurchschnittlich oft dunkel. Einzig die Einstellung des Abblendlichts ist akzeptabel.



Der Sephia wurde auch mit Fließheck gebaut. Damit wirkt er sportlicher

Bremsen

Egal ob Feststellbremse, hintere Fußbremse oder Bremsleitungen – überall finden sich laut TÜV viele Mängel. Überzeugen können gerade mal die Bremsschläuche in allen Baujahren.

Umwelt

Die Kraftstoffanlagen sind unauffällig, der Auspuff ist nicht besonders haltbar.

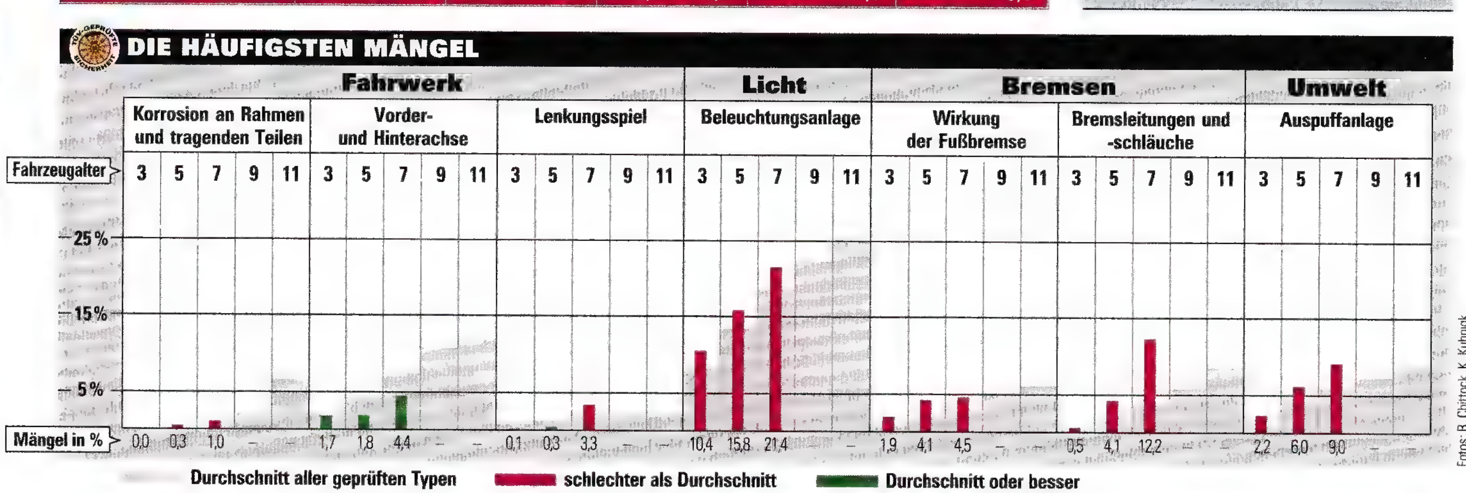
FAZIT Der TÜV-Bericht verrät, dass selbst junge Fahrzeuge schon erhebliche Mängel aufweisen. Gerade mal 66,7 Prozent bestehen die erste Hauptuntersuchung ohne Probleme. Auch die fünf und sieben Jahre alten Modelle können bei der Hauptuntersuchung nicht überzeugen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

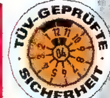
Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Sephia	Ø	Sephia	Ø	Sephia	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	66,7	75,8	56,5	60,5	45,3	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	24,6	18,6	30,2	28,6	34,1	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	8,7	5,6	13,3	10,9	20,5	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: B. Chittock, K. Kuhnigk





Der Y ist ein etwas anderer Kleinwagen. Eigenwillig im Design, schön gemacht, doch mit zahlreichen Mängeln

Italienisches Sorgenkind



Lancia Y

Bauzeit: 1995 bis 2003

Motoren: von 55 (1.1) bis 85 PS (1.2)

DAT-Preise: von 2800 bis 8800 Euro

▸ Nutzwert So schnell, wie man Ypsilon ausspricht, ist der kleine italienische Zweitürer-Zwerg an einem vorbeigezogen. Bei 3,70 Meter Länge auch kein Wunder. Bunte Stoffe und eigenwilliges Design geben dem Innenraum pfiffige Eleganz. Viel Ellbogenfreiheit, relativ viel Kopf- und Knieraum auch im Fond. Der kleine Kofferraum ist gut zugänglich (214/909 Liter). Praktisches Plus: Der Beifahrersitz merkt sich seine Position beim Umklappen. Nur schade, dass die Verarbeitung so gar nicht stimmt. Es klappert nahezu alles, abfallende Verkleidungen bereiten wenig Freude.

▸ Fahrspaß Die Motorenpalette bietet Fahrspaß von 55 bis 85 PS. Dabei ist der Basismotor mit dem hakeligen Schaltgetriebe im Stadtgetümmel völlig ausreichend. Das neutrale Fahrwerk, eine Technik-Spende des Fiat Punto, gibt sich abgesehen von Querfugen-Rumplern komfortabel bis straff. Die Lenkung könnte etwas direkter ausfallen.

▸ Zuverlässigkeit Die zweite Heimat des Y ist der Standstreifen. Raucht der Italiener wie der Vatikan nach der Papst-Wahl, ist wieder die Zylinderkopfdichtung defekt. Auspuff- und Zündanlagen sind die finanzielle Lebensversicherung vieler Mechaniker.



Lancia Y10

Bauzeit: 1985 bis 1995

Motoren: von 50 (1.1) bis 72 PS (1.3)

DAT-Preise: von 1000 bis 2000 Euro

▸ Nutzwert Ganze zehn Jahre wurde der erste Ypsilon gebaut, damals gerade mal 3,39 Meter kurz. Das spürte man natürlich im knapp geschnittenen Innenraum. Dafür ist der Zwerg schnell in jeder Parklücke. Markant und gut einzuschätzen: das steile Heck. Der Kofferraum schluckte immerhin knapp 200 Liter. 1993 wurde der Y10 überarbeitet. Resultat: neuer Kühlergrill und geänderte Rückleuchten.

▸ Fahrspaß Kurz und flink, aber nicht mit dem 50-PS-Benziner. Da sollte schon mindestens das 55-PS-Herz im kleinen Y10 schlagen. Bei gut gewartetem Fahrwerk und geprüften Bremsen lässt das Fahrvergnügen nicht lange auf sich warten. Allerdings sollte sich durch lautes Poltern und Klappern niemand ernsthaft gestört fühlen. Genauso wenig wie von unpräzisen Schaltungen – alles ganz normal für den ersten Y10.

▸ Zuverlässigkeit Wer einen Y10 kauft, sollte im Baumarkt reichlich Werkzeug besorgen, irgendwas ist am Italiener immer defekt. Auch beim TÜV ist der Y10 bekannt für viele Problemstellen. Teuer kommen Elektrik-Fehler wie etwa defekte Fensterheber. Und wenn während der Fahrt das Licht erlischt, wird es ganz schön gefährlich. Dieser Lancia ist mehr ein Fall für echte Fans.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Der TÜV findet an zahlreichen Y10 Rost. Besonders schlimm wird es im Alter. Ebenfalls schlechter als der Schnitt: Hinterachsen und Ölverlust. Die Lenkung und die Antriebswellen sind bis ins hohe Alter solide.

Licht

Ist der Y etwa nur für die Fahrt bei Tageslicht geschaffen? Laut Statistik ist die Lichtanlage in sehr vielen Punkten mangelhaft. Besonders häufig beanstandet wird die Einstellung des Abblendlichts.



Der Lancia Y10 4WD Sestrieres fährt mit Allrad gut durch den Winter

Bremsen

Die Bremsanlagen der kleinen Italiener haben mehr Schwächen als Stärken. Laut TÜV liegen die Werte meist deutlich schlechter als der Durchschnitt. Im Einzelnen: Bremsleitungen und Fußbremse schlecht, Feststellbremse mit Ausnahme ganz junger Fahrzeuge ebenfalls schlecht. Überraschend: Gut sind die Bremsscheiben der älteren Y.

Umwelt

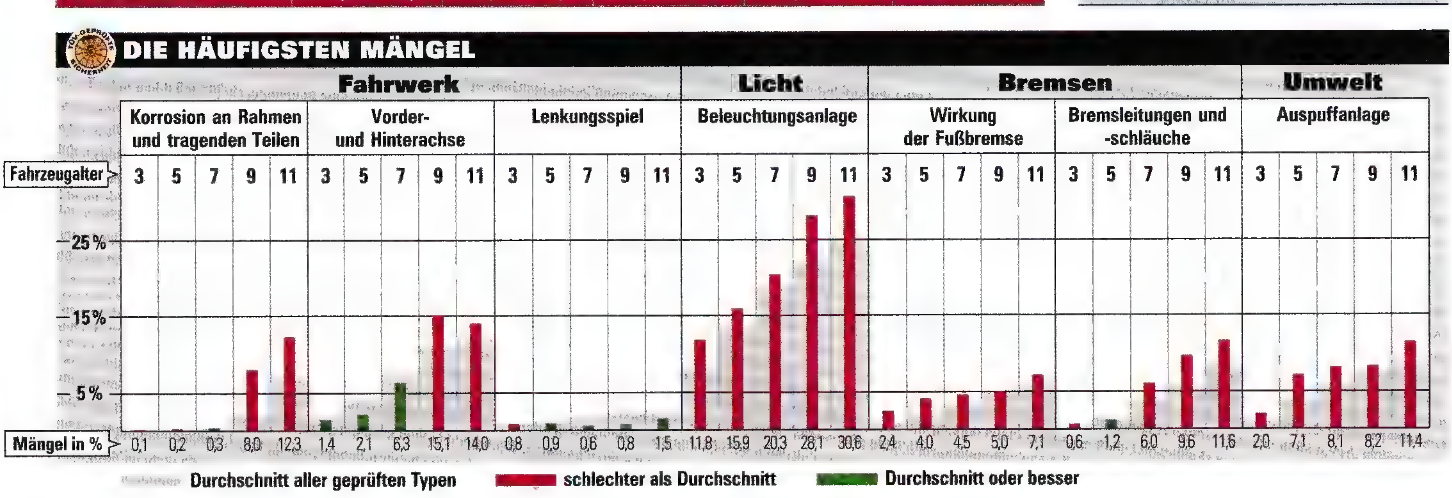
An den Y ist einiges undicht, weder Auspuff noch Tankanlage überzeugen.

FAZIT Der Lancia Y ist ein Auto für italophile Zeitgenossen. Alle anderen würden ob der vielen roten Balken im TÜV-Zeugnis ihre Zweifel bekommen. In allen Jahrgängen werden mehr leichte und erhebliche Mängel als im Schnitt festgestellt.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Lancia Y	Ø	Lancia Y	Ø	Lancia Y	Ø	Lancia Y10	Ø	Lancia Y10	Ø
ohne Mängel	69,8	75,8	55,6	60,5	44,6	48,7	33,2	40,0	26,4	32,9
leichte Mängel	22,6	18,6	32,1	28,6	37,4	34,6	44,4	38,0	44,8	40,1
erhebliche Mängel	7,6	5,6	12,2	10,9	17,9	16,7	22,4	22,0	28,8	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1



Fotos: K. Kohnigk, U. Sonntag



Hier ist er, der Landy für den Großstadt-Dschungel. Kompakt und schick, aber im Gelände nicht sehr robust

Jägermeister für die Stadt



Land Rover Freelander

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 97 (2.0 Di) bis 177 PS (2.5 V6)

DAT-Preise: von 8800 bis 19 200 Euro

Hoch, breit und bullige Optik. Das Design des Freelander liegt voll im Trend der angesagten Lifestyle-Geländewagen

▸ Nutzwert Echte Ur-Landys im Stile eines Defender sterben aus. Was bleibt, sind geländegängige Spaß-Mobile, zu denen auch der Freelander zählt. Abseits befestigter Straßen ist der kleine Freelander eher durchschnittlich talentiert. Zwar helfen 18,5 Zentimeter Bodenfreiheit und permanenter Allradantrieb mit zentraler Viskokupplung über kleine Hindernisse hinweg. Für den ganz harten Einsatz fehlt aber eine Getriebeuntersetzung. Im Alltag steht der kleine Landy seinen Mann. Mit 371 Liter Kofferraumvolumen finden genügend Einkaufstüten Platz, zur Not auch das Urlaubsgepäck der Familie. Zum Vergleich: Ein Golf schluckt 350 Liter. Wem das nicht reicht, der legt die Rückbank um und kommt so auf 1319 Liter. Unpraktisch: die große Heckklappe wird zum Bordstein hin geöffnet. Bessere Lösungen sind die elektrisch versenkbare Heckscheibe (vom Fahrersitz aus) und das abschließbare Fach im Kofferraumboden. Die hohe Sitzposition vermittelt ein sicheres Gefühl und gute Rundumsicht, was vor allem beim Einparken praktisch ist. Der Freelander wurde 2003 überarbeitet und erinnert mit seiner Front an den großen Range Rover.



Robuste Kunststoffe machen den Innenraum ausgesprochen pflegeleicht

▸ Fahrspaß Der 1.8-Benziner mit 118 PS beschleunigt den 1435 Kilogramm schweren Freelander ausreichend. Besser geht's nur mit dem V6 (177 PS). Wer sparen will, nimmt den durchzugsstarken 2,0-Liter-Turbodiesel mit 112 PS von BMW (8,6 Liter Verbrauch). Im Straßenbetrieb neigt sich der komfortabel gefederte Landy in flott gefahrenen Kurven deutlich. Das Handling lässt aufgrund der indirekten, unpräzisen Lenkung und des großen Wendekreises (11,6 Meter) etwas zu wünschen übrig.

▸ Zuverlässigkeit ist nicht die Stärke des Mini-Landy. Kantenrost an Unterboden, Koppelstangen und Stabilisatoren stehen auf der Mängelliste oben. Dass die Ersatzteilbeschaffung meist länger dauert als der Wechsel der Teile, ist nicht mehr zeitgemäß.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Laut TÜV-Statistik sind Durchrostungen am Freelander noch nicht zu finden. Auch die Achsen weisen keine größeren Probleme auf. Weit über Durchschnitt liegt dagegen das Lenkungsspiel sowie der Ölverlust am Antriebsstrang.

Licht

Weder die Einstellung der vorderen Scheinwerfer noch Abblendlicht oder Blinker werden häufig kritisiert. Probleme gibt es nur an der hinteren Beleuchtung, hier sind Ausfälle häufiger als beim Durchschnitt.



Das abnehmbare Dach bemüht sich um sommerliches Cabrio-Feeling

Bremsen

Bremsprobleme haben die Besitzer des kleinsten Land Rover eher selten. Auch kein Wunder, schneidet die gesamte Bremsanlage doch ausgesprochen gut ab. Gerade mal die dreijährigen Fahrzeuge werden mit schadhaften Bremsleitungen auffällig.

Umwelt

Wird ein Freelander auf einmal lauter als gewohnt, liegt es mit Sicherheit am undichten Auspuff. Die verschleißen nämlich schneller als üblich.

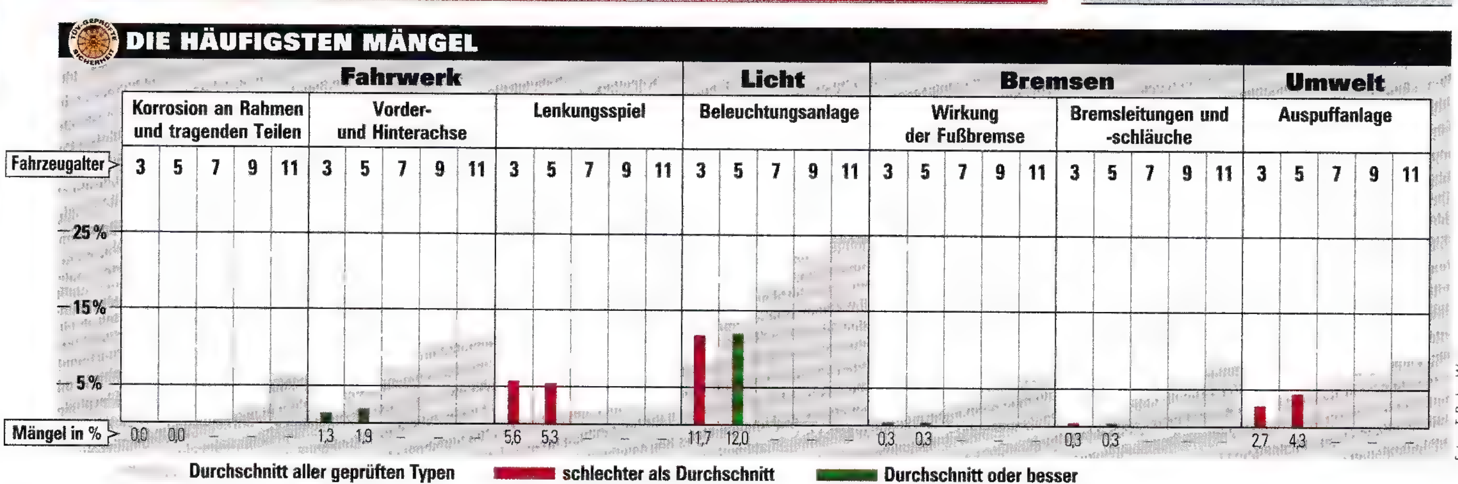
FAZIT Das Ergebnis der beiden ersten TÜV-Untersuchungen ist uneinheitlich. Während die Dreijährigen mit hohen Mängelraten auffallen, bewegen sich die Fünfjährigen auf Durchschnittsniveau. Hauptschwachstellen: die Lenkanlage und der Auspuff.

MÄNGELEINTEILUNG

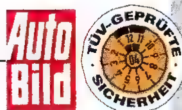
nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Freelander	Ø	Freelander	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	69,2	75,8	61,2	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	23,4	18,6	28,8	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	7,4	5,6	10,0	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: T. Bader, Werk



Ein Name und zwei Typen, wie sie unterschiedlicher nicht sein können: 121, mal Kult-Kugel, mal Langweiler

Mazdas ungleiche Brüder



Mazda 121 (Typ JA)
Bauzeit: 1996 bis 2002
Motoren: von 50 (1.3) bis 75 PS (1.3)
DAT-Preise: von 3000 bis 8750 Euro

▸ **Nutzwert** Das ist doch ein... Richtig beobachtet. Dieser 121 sieht aus wie der Ford Fiesta, mit dem er seit 1996 Form und Technik teilte. Sachlich gesehen, sicher kein Nachteil. Denn praktischer als das knuffige Ei war er allemal. Auf 3,90 Meter Außenlänge fanden sich eine große Klappe hinten, 250 Liter Kofferraum, bequeme Sitze und eine anständige Verarbeitung. Trotz der guten Gene: Für Mazda war der Typ JA nie ein Erfolg. Ein Indiz dafür, wie wichtig die Form für Kleinwagen ist.
▸ **Fahrspaß** Neben dem 1,3-Liter-Benziner, den es wahlweise mit 50 und 75 PS gab, tuckerte auch ein kleiner Diesel im 121. Dem fehlte es an Laufkultur, weshalb er 1997 vom Markt genommen wurde. Wenig Grund zur Klage bietet das 121-Fahrwerk. Straff abgestimmt, schnürt es, von der direkten Lenkung geführt, sicher durch Kurven. Allein der Federungskomfort leidet unter dem sportlichen Fahrgestell.
▸ **Zuverlässigkeit** Die Technik des kleinen Mazda erlaubt sich in den ersten Jahren nur wenige Schwächen. Erstaunlich: Beim TÜV schneidet er sogar etwas besser als der Fiesta ab. Ob es an der Pflege liegt? Oder daran, dass der 121 trotz Ford-Technik ein echter Mazda bleibt?



Mazda 121 (Typ DB)
Bauzeit: 1991 bis 1996
Motoren: von 53 (1.3) bis 72 PS (1.3)
DAT-Preise: von 1200 bis 3650 Euro

▸ **Nutzwert** Ganz schön mutig, was Mazda 1991 mit dem damals neuen 121 zeigte. Alles, was Ecken hatte, wurde rund. Das außergewöhnliche Design fand natürlich nicht nur Zustimmung. Dennoch wurde der kleine Viertürer ein Erfolg. Noch besser: Schenkt man Kennern der Youngtimer-Szene Glauben, so hat der eiförmige Zwerg das Zeug zum Sammelstück. Und die runden Formen bieten auch Vorteile: zum Beispiel eine riesige Kopffreiheit auf allen Plätzen. Durch die hohen Türen können Mitfahrer bequem ein- und aussteigen. Nachteil: die winzige Kofferraumklappe.
▸ **Fahrspaß** Der kleine 1,3-Liter-Benziner leistet auf Wunsch 53 oder auch 72 PS. Letztere gibt es in Kombination mit einem großen Faltdach (Ausstattung Canvas Top). Dann ist auch der Fahrspaß riesengroß. Nachteilig wirkt sich das Design auf die Windgeräusche aus. Ab Tempo 100 wird es im kleinen Japaner ziemlich laut. Nicht so schön: das zwar gut verarbeitete, aber etwas triste Armaturenbrett.
▸ **Zuverlässigkeit** Ein echter Mazda. Aber einer mit drei Flecken auf der weißen Weste: Defekte Auspuffanlagen, undichte Achsmanschetten und verstopfte Einspritzdüsen sind keine Seltenheit.

Das TÜV-Urteil

Fahrwerk
Die Rostvorsorge ist beim Mazda 121 nur durchschnittlich. Laut TÜV-Statistik findet sich immer mal wieder Korrosion an den Fahrzeugen. Ebenfalls auffällig: die Vorderachsen der drei, fünf und sieben Jahre alten Minis. Antriebswellen, Ölverlust und Lenkungsspiel sind kein Thema.

Licht
Gute Noten bekommen nur die Blinker, der Rest der Anlage hat gerade mit zunehmendem Alter zahlreiche Mängel.



Mit dem großen elektrischen Faltdach (Extra) wird das Kult-Ei 121 zum Cabrio

Bremsen
Insgesamt kann die Bremsanlage beim TÜV nicht überzeugen. Besonders markant sind die schlechten Bremsleistungen und die einseitige Wirkung der Feststellbremse. Darüber trösten auch die soliden Bremsschläuche nicht hinweg.

Umwelt
Fünf-, neun- und elfjährige 121 haben oft undichte Tankanlagen. Ähnlich die Auspuffanlagen, Löcher in den Töpfen sind nicht selten zu sehen.

Fazit
Auch wenn der knuffig aussehende 121 (Typ DB) die Herzen bewegt hat: Die TÜV-Prüfer sind eher enttäuscht vom Mini. Der Mazda hat nämlich in allen Baujahren überdurchschnittlich viele „leichte" Mängel. Was das Kultmobil trotzdem keine Sympathien kostet.

Mängeleinteilung

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	121 (JA)	Ø	121 (JA)	Ø	121 (DB)	Ø	121 (DB)	Ø	121 (DB)	Ø
ohne Mängel	71,9	75,8	53,5	60,5	52,0	48,7	46,9	40,0	38,3	32,9
leichte Mängel	23,1	18,6	30,4	28,6	35,8	34,6	39,4	38,0	40,5	40,1
erhebliche Mängel	5,0	5,6	16,0	10,9	12,2	16,7	13,7	22,0	21,2	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

Die häufigsten Mängel

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,2	0,1	0,4	2,2	5,0
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,4	7,1	7,0	3,0	6,1
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,1	0,0	0,1	0,6
Licht	Beleuchtungsanlage	5,2	8,3	17,4	23,7	26,3
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,7	5,2	3,8	3,3	5,4
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,8	0,7	1,9	4,4	8,9
Umwelt	Auspuffanlage	3,7	7,1	5,3	9,5	11,8

Fahrzeugalter; Mängel in %; Achse: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: S. Gehrt, K. Kühnigk, A. Lindlahr



323 F vom Typ BG, der konnte noch begeistern. Seine Nachfolger waren so aufregend wie ein Jägerzaun

Braver Biedermann



Mazda 323 (Typ BJ)
Bauzeit: 1998 bis 2003
Motoren: von 71 (2.0 D) bis 131 PS (2.0)
DAT-Preise: von 7500 bis 13 000 Euro



Mazda 323 (Typ BA)
Bauzeit: 1996 bis 2000
Motoren: von 71 (2.0 D) bis 144 PS (2.0)
DAT-Preise: von 2500 bis 9000 Euro



Mazda 323 (Typ BG)
Bauzeit: 1989 bis 1995
Motoren: von 67 (1.4) bis 185 PS (1.9)
DAT-Preise: von 900 bis 2450 Euro

▸ Nutzwert Als der 323 (Typ BJ) 1998 mit neuem Design anrollte, wirkten seine Vorgänger daneben fast futuristisch. Der Neue war einfach eine Spur zu brav, ein Günther Jauch auf Rädern. Immerhin: Der Innenraum des jüngeren BJ war überaus geräumig. Im Fließheck (323 F, Foto) ließ sich sogar die Rückbank verschieben. So wuchs entweder der Platz im Kofferraum (356 bis 760 Liter) oder im Fond.
▸ Fahrspaß Der Basis-Benziner mit 73 PS wirkt etwas untrainiert, besser schafft der 88-PS-Motor lange Autobahn-Steigungen. Der Diesel mit 71 PS übertrifft seine Trägheit nur noch mit seiner unangenehmen Lautstärke.
▸ Zuverlässigkeit Zum ersten TÜV-Termin ist alles im Lot. Die kompakten Japaner sind fit.

▸ Nutzwert Graues Plastik, bequeme Sitze und sechs Zylinder im Zweiliter-323. Diese Kombination war zwar etwas gewagt, aber immerhin zeigte der BA noch Spuren von Mut. Bei der Sicherheitsausstattung wurde anfänglich kräftig geknausert. ABS und ein Airbag-Doppelpack kamen erst 1998 aufpreisfrei (zuvor Extra).
▸ Fahrspaß Ein Rennwagen war der 323 nie, auch wenn der kleine V6 noch ein wenig technische Faszination ausüben konnte. Die restlichen Vierzylinder passten eher zur diplomatischen Seite des 323. Genau wie die neutrale Lenkung und das poltrige Fahrwerk.
▸ Zuverlässigkeit Die Modellreihe BA gilt als solide und weitgehend pannenfrei. Jedoch sollte das Wechselintervall des Zahnriemens penibel eingehalten werden.

▸ Nutzwert Sechs Jahre lang versuchte Mazda mit dem 323 allen Kunden zu gefallen. Der BG war als Kombi, Stufenheck und Fließheck erhältlich. Besonders das sportliche Fließheck (323 F, Foto) parkte mit seinen sportlichen Klappscheinwerfern gern vor angesagten Dorf-Diskotheken.
▸ Fahrspaß Bei den Motoren ist vor allem der 88 PS starke Benziner zu empfehlen. Die Fahrwerkabstimmung fiel hart und teilweise unkomfortabel aus. Dafür reagiert der 323 bei schnellerer Gangart gutmütig bis leicht untersteuernd. Auch die Bremse gilt als pflichtbewusst, wenn auch meist ohne ABS (kostete extra).
▸ Zuverlässigkeit Ein gut gepflegter 323 rollt noch viele Jahre, teure konstruktionsbedingte Schwachstellen leistet er sich nicht.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	323 (BJ)	Ø	323 (BA)	Ø	323 (BA)	Ø	323 (BG)	Ø	323 (BG)	Ø
ohne Mängel	77,7	75,8	71,1	60,5	58,3	48,7	46,8	40,0	38,5	32,9
leichte Mängel	17,9	18,6	23,5	28,6	30,9	34,6	35,9	38,0	40,2	40,1
erhebliche Mängel	4,4	5,6	5,4	10,9	10,8	16,7	17,2	22,0	21,2	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1



Fahrwerk

An den ganz jungen 323 (Typ BJ) findet der TÜV kaum Mängel. Die kommen erst bei seinen Vorgängern, und zwar ab sieben Jahren. Dann nämlich sind es vor allem die beiden Antriebswellen, die überdurchschnittlich oft moniert werden.

Licht

Zählt die Abblendlicht-Einstellung zum Hauptproblem der älteren Modelle, sind es bei den ganz jungen Fahrzeugen nur die Blinker und Warnblinkanlage, die gelegentlich versagen.

Bremsen

Auch hier kommt der TÜV zur Erkenntnis: Mit zunehmendem Alter gibt es verschleißbedingte Probleme. So haben viele 323 nach sieben Jahren öfter defekte Bremsleitungen. Bei den Neun- und Elfjährigen kommen dann spröde Bremsschläuche und eine mitunter unzureichende Wirkung der vorderen Bremsanlage hinzu.

Umwelt

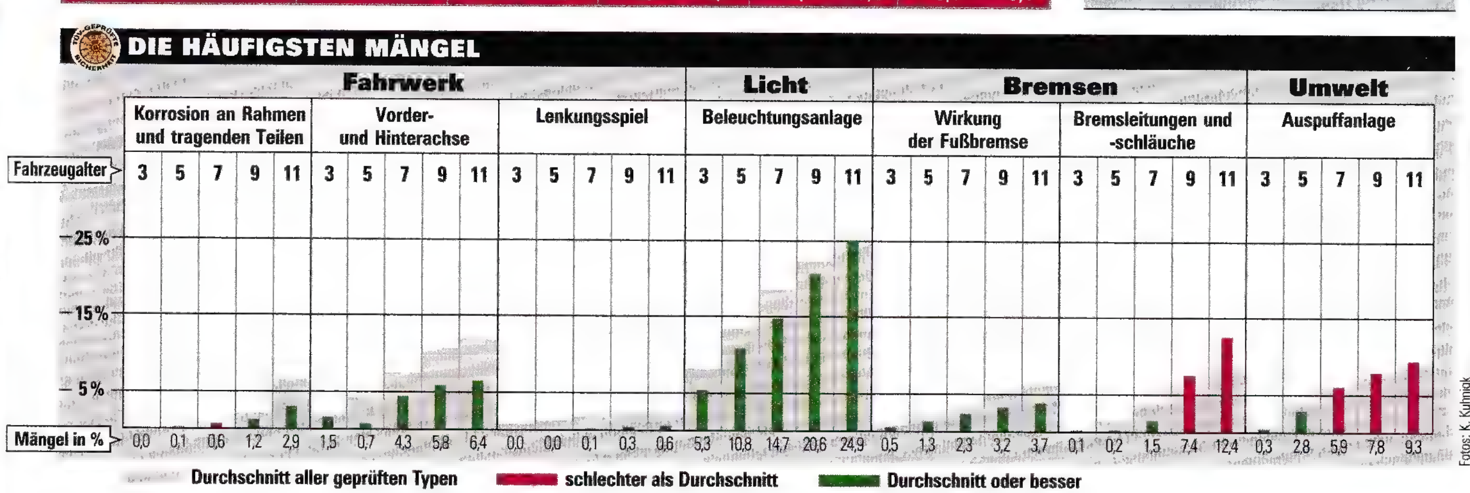
Sieben-, neun- und elfjährige Fahrzeuge zeigen dem TÜV oft Löcher im Auspuff.



Mit Stufenheck sieht der 323 alt aus, ist aber noch lange kein Pflegefall

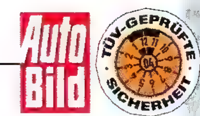
FAZIT Wenn schon nicht das Design siegte, dann aber die Technik. Nach mittlerweile elf Jahren darf Mazda getrost gelobt werden. Alle Modelle der 323-Baureihe gelten als äußerst solide. So bestehen im neunten Jahr über 46 Prozent der Fahrzeuge die HU ohne Mängel.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk





Mazda-Fahrer wollen keine Autos, die auffallen. Sie wünschen sich ein bequemes und zuverlässiges Fahrzeug

Drei (fast) ohne Probleme



Mazda 626 (Typ GF/W)

Bauzeit: 1997 bis 2002

Motoren: von 90 (1.9) bis 136 PS (2.0)

DAT-Preise: von 6500 bis 15 800 Euro

▸ **Nutzwert** Was darf's sein: Fließheck, Stufenheck oder Kombi? Den letzten 626 gab es in jeder Form. Alle boten genügend Platz. Denn im Gegensatz zum Vorgänger wuchs das Raumangebot spürbar. Auch in puncto Sicherheitsausstattung ließen sich die Japaner nicht lumpen. Airbags, Sidebags und ABS gehörten bereits zur Serienausstattung.

▸ **Fahrspaß** Wer auf Benziner steht, sucht einen 2,0-Liter mit 115 PS. Bei den Diesel-Triebwerken konnte man zwischen 100 und 110 PS wählen. Leider erfüllen beide nur die Euro-2-Abgasnorm.

▸ **Zuverlässigkeit** Solide und gut verarbeitet, gibt es an den Japanern keine auffälligen Problemstellen. Auf die vorschriftsmäßigen Wartungsintervalle der Zahnriemen sollte man jedoch achten.



Mazda 626 (Typ GE)

Bauzeit: 1992 bis 1997

Motoren: von 75 (2.0 D) bis 165 PS (2.5)

DAT-Preise: von 1450 bis 6700 Euro

▸ **Nutzwert** Wo sind die 4,96 Meter Außenlänge nur geblieben? Diese Frage stellte sich so manch Interessent, als er zum ersten Mal im Mazda 626 (Typ GE) saß. Der Innenraum wirkte nämlich alles andere als geräumig. Auch bei der Sicherheitsausstattung zeigte Mazda nicht unbedingt Größe. ABS und Airbags waren erst Mitte 93 serienmäßig. Eine Kombi-Variante suchte man vergeblich.

▸ **Fahrspaß** Die Motorenpalette reichte vom 75 PS schwachen Diesel mit Comprexlader bis hin zum 2,5-Liter-V6. Im Angebot: 626 mit Allradantrieb und Vierradlenkung.

▸ **Zuverlässigkeit** Lichtmaschinen, Kupplungen, Getriebe und Kopfdichtungen bereiten hier und da Probleme. Diese 626-Generation wurde dem guten Mazda-Ruf nicht ganz gerecht.



Mazda 626 (Typ GD)

Bauzeit: 1987 bis 1997

Motoren: von 75 (2.0 D) bis 115 PS (2.2i)

DAT-Preise: von 1500 bis 5200 Euro

▸ **Nutzwert** Ganze 17 Jahre ist es her, dass Mazda den GD vorstellte. Die geräumige Mittelklasse-Limousine fand schnell ihr Publikum. Neben Fließheck, Stufenheck und Coupé war es der Kombi, der volle zehn Jahre gebaut wurde. Beim Kauf eines Gebrauchten sollte man unbedingt auf ABS und Airbag achten, beides damals aufpreispflichtige Extras.

▸ **Fahrspaß** Die ersten Diesel-Maschinen hatten gerade mal 60 PS und waren somit etwas schwachbrüstig. Wer schneller vorankommen wollte, griff zum 90-PS-Benziner. Die Spitzenmotorisierung hatte der 2.0 GT mit 140 PS.

▸ **Zuverlässigkeit** Mängel an übrig gebliebenen Fahrzeugen sind fast immer altersbedingt. So nerven die Besitzer der 626 vor allem defekte Türdichtungen.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Weder Rost noch übermäßig viel Ölverlust kann man den Mazda-Modellen nachsagen. An den älteren 626 sind es laut TÜV eher Antriebswellen, die ab dem siebten Jahr nach Ersatz rufen. Auch die Hinterachsen des Typs GE können Probleme verursachen.

Licht

Lob gebührt den japanischen Fahrzeugbauern. In allen Baujahren gibt es, gemessen am Durchschnitt, nur sehr wenige Probleme an der Beleuchtungsanlage. Gerade mal die vorderen Leuchten der jüngeren Fahrzeuge bleiben manchmal dunkel.

Bremsen

Ein Bremsscheibenwechsel steht bei den 626 öfter auf dem Programm als beim Schnitt. Auch der Rest der Anlage hat in jedem Alter so seine Schwachstellen. Ausgenommen Fußbremse vorn und Bremsschläuche, hier ist der Zustand auch im hohen Alter noch top.

Umwelt

Die Auspuff- und Kraftstoffanlagen sind laut TÜV solide.



Beliebt war der letzte 626 Kombi vor allem mit dem sparsamen Turbodiesel

FAZIT

Ein Mazda 626 ist relativ unauffällig – so auch beim TÜV. Größere Mängel gibt es nicht. Nach neun Jahren bestehen immerhin noch 49 Prozent der Fahrzeuge die Hauptuntersuchung ohne jegliche Probleme. „Verkehrsunsicher" ist laut Statistik nie einer der soliden Japaner.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	626 (GF/W)	Ø	626 (GF/W)	Ø	626 (GE)	Ø	626 (GE)	Ø	626 (GD)	Ø
ohne Mängel	80,7	75,8	72,6	60,5	60,1	48,7	48,9	40,0	40,6	32,9
leichte Mängel	15,6	18,6	20,6	28,6	29,3	34,6	32,1	38,0	37,1	40,1
erhebliche Mängel	3,7	5,6	6,8	10,9	10,6	16,7	19,0	22,0	22,3	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Fahrwerk

Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen – Mängel in %	0,0	0,0	0,2	0,6	2,1
Vorder- und Hinterachse – Mängel in %	0,3	0,4	4,7	9,1	7,6
Lenkungsspiel – Mängel in %	0,0	0,0	0,2	0,8	1,6

Licht

Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Beleuchtungsanlage – Mängel in %	5,9	7,5	10,4	13,5	16,6

Bremsen

Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Wirkung der Fußbremse – Mängel in %	0,7	1,9	2,0	4,4	6,5
Bremsleitungen und -schläuche – Mängel in %	0,0	0,2	0,7	3,2	10,2

Umwelt

Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Auspuffanlage – Mängel in %	0,1	0,2	4,1	5,9	8,2

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: T. Bader, K. Kuhnigk, A. Lindlahr, H.-J. Mau





Der MX-5 gehört zu den solidesten Fahrzeugen überhaupt – schön, dass man auch noch das Dach aufklappen kann

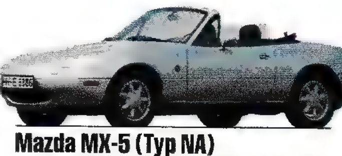
Vernunftauto mit Spaß

Mazda MX-5 (Typ NB)
Bauzeit: 1998 bis heute
Motoren: von 110 (1.6) bis 146 PS (1.8)
DAT-Preise: von 9900 bis 18 500 Euro

▸**Nutzwert** ist hier sicher der falsche Ausdruck, Erholungswert wäre bei diesem Auto zutreffender. Denn der liegt hoch, schon weil die Sitze bequem sind und die Position einfach passt. Zudem gibt es auch ein wenig Kofferraum, 144 Liter – wie bei großen Motorrädern. Denen der MX-5 den schließbaren Himmel voraushat, sollte die Sonne mal nicht lachen.

▸**Fahrspaß** Was braucht der Mensch mehr zur Fortbewegung? Einen kräftigen, aber bitte nicht zu durstigen Motor, ein knackiges Fahrwerk mit ein wenig Restkomfort und eine präzise Lenkung. Und bitte Heckantrieb, damit die Vorderräder sich aufs Wesentliche konzentrieren können. Oder anders gesagt – einen MX-5. Dass die 1,6- und 1,9-Liter-Vierzylinder nebenbei noch unverwüstlich sind, ist mehr als eine nette Dreingabe.

▸**Zuverlässigkeit** Charakteristische Schwächen sind nicht zu verzeichnen, allenfalls die elektrische Kraftstoffpumpe kann schon mal ausfallen oder die Wasserpumpe undicht werden – erkennbar an den Rotznasen an der Vorderseite des Motorblocks. Und wie bei jedem Cabrio kann es nicht schaden, das Verdeck auf Scheuerstellen, einwandfreie Funktion und dichten Sitz zu prüfen.



Mazda MX-5 (Typ NA)
Bauzeit: 1990 bis 1998
Motoren: von 90 (1.6) bis 131 PS (1.9)
DAT-Preise: von 3500 bis 10 900 Euro

▸**Nutzwert** Na, da war aber was los in der deutschen Cabrio-Szene – vor mehr als 14 Jahren, als die ersten Frischluft-Freaks sich ihren Miata aus den USA – so heißt der MX-5 dort – holten. Mazda Deutschland reagierte schnell, nahm den schnuckeligen Zweisitzer zum warmen Sommer 1990 ins Modellprogramm. Die anfangs etwas karge Ausstattung wurde stetig angereichert, ab 94 war auch ein Airbag verfügbar.

▸**Fahrspaß** 1,6 Liter können ganz schön kräftig sein, wenn das Auto so leicht ist wie der MX-5. Ab 94 ersetzte ihn ein kräftigerer, aber rauerer 1,9-Liter, ab 95 kam dann ein abgespeckter 1,6-Liter mit 90 PS, der ebenfalls keine Schlaftablette ist. Begnadet: das straffe, aber nicht zu harte Fahrwerk und die präzise Lenkung. Bei allem Spaß kann etwas Vorsicht nicht schaden – das angetriebene Heck ist sehr leicht.

▸**Zuverlässigkeit** Die ständig blinde Kunststoff-Heckscheibe fällt eigentlich nicht in diese Rubrik, muss aber beachtet werden. Bei älteren Motoren brennen gelegentlich die Zylinderkopfdichtungen durch, unter anderem wegen defekter Kühlerlüfter. Vereinzelt haben schon Kraftstoffpumpen versagt, ein Schwachpunkt ist auch der Kupplungsnehmerzylinder – prüfen, ob das Pedal wegsackt.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Uups, jetzt ist es passiert – der MX-5 hat einen roten Balken. Weil er als Siebenjähriger öfter rostet als der Durchschnitt. Na ja, die sehr soliden Achsen, die stabile Lenkung und die selten zu Ölverlust neigenden Motoren reißen es aber wieder heraus.

Licht

Die Klappscheinwerfer der ersten Generation können schon mal schielen, vibrieren auch gern. Doch abgesehen davon herrscht bei der Beleuchtung helle Freude.



Winterfit: Ein Hardtop isoliert besser gegen die Kälte als das Stoffdach

Bremsen

Großes Lob: Kaum eine Bremse schneidet so gut ab wie die des MX-5, Topnoten für die Haltbarkeit von Bremsleitungen und -schläuchen. Alle Mängelquoten halten großen Abstand zu den Durchschnittszahlen. Alle? Nein, die Feststellbremse lässt schon mal Wirkung vermissen oder zieht einseitig.

Umwelt

Absolut null Befund an der Kraftstoffanlage, überdurchschnittlich haltbare Auspuffanlagen.

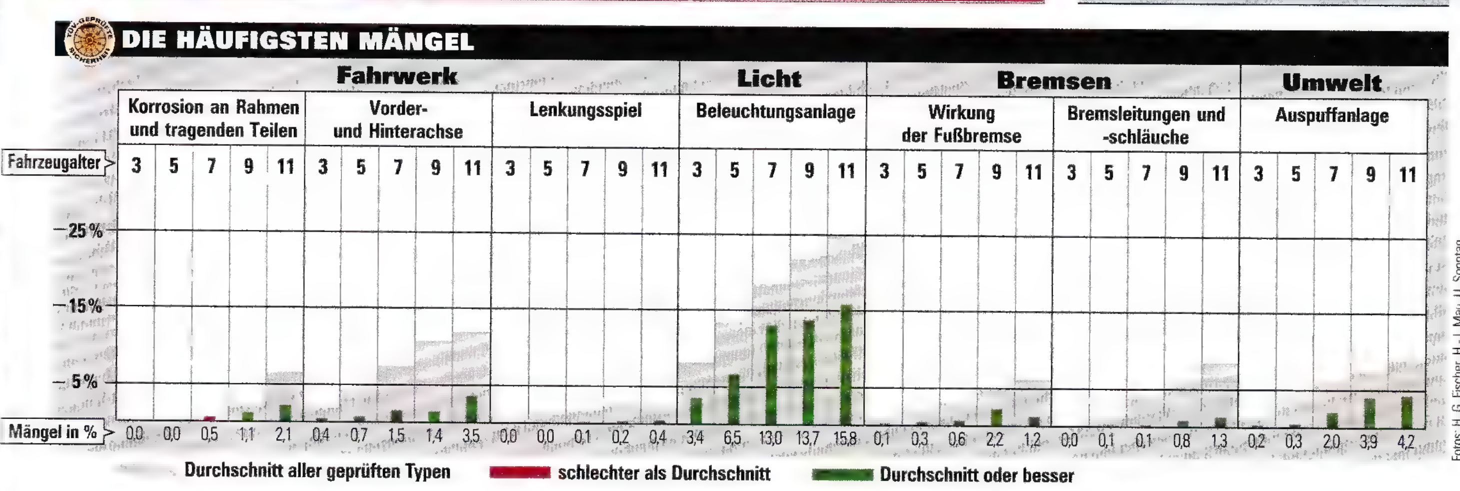
FAZIT Die Anschaffung eines Mazda MX-5 erscheint schon aus Vernunftgründen ratsam – welches Auto ist so zuverlässig und langlebig? Den Fahrspaß eines echten Roadsters gibt es gratis dazu. Und so langsam ist dieser Japaner auf dem Weg zum Klassiker.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	MX-5 (NB)	Ø	MX-5 (NA)	Ø	MX-5 (NA)	Ø	MX-5 (NA)	Ø	MX-5 (NA)	Ø
ohne Mängel	85,6	75,8	76,4	60,5	64,6	48,7	60,2	40,0	54,8	32,9
leichte Mängel	11,8	18,6	18,5	28,6	26,2	34,6	27,4	38,0	32,8	40,1
erhebliche Mängel	2,6	5,6	5,1	10,9	9,1	16,7	12,2	22,0	12,4	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: H. G. Fischer, H.-J. Mau, U. Sonntag




Außen klein, innen dafür umso größer: Der vielseitige Demio hat unter seiner kantigen Hülle einiges zu bieten

Der Sparbuch-Van



Mazda Demio

Bauzeit: 1998 bis 2003
Motoren: von 63 (1.3) bis 75 PS (1.5)
DAT-Preise: von 5000 bis 9700 Euro

Kleine Vans sind beliebt wie nie zuvor. Der variable Mazda Demio ist mit 3,82 Metern vor allem praktisch

▸ **Nutzwert** Erstaunlich viel Platz bietet der 3,80 Meter lange und 1,50 Meter hohe Demio seinen Käufern. Egal ob Waschmaschine oder Großeinkauf – hier geht einiges rein. Pfiffige Lösung: Die Rückbank lässt sich um zwölf Zentimeter in Längsrichtung verschieben. So entsteht entweder mehr Platz im Fond, oder der Kofferraum wächst von 330 auf 365 Liter. Wem das nicht langt, der legt die Sitzfläche hinten einfach um und kommt somit auf erstaunliche 1298 Liter Stauraum. Selbst eine ebene Liegefläche (2,03 Meter) lässt sich im Mazda Demio zaubern. Unverständlich bleibt, dass die Basis-Ausstattung kein ABS hat. Emotionslos: der graue Plastiklook im Innenraum. Mit dem Facelift 2000 kamen frische Armaturen und ein neuer Frontgrill. Wer vor einer Kaufentscheidung steht, sollte sich zwischen den gut ausgestatteten Varianten „Comfort" und „Exclusive" entscheiden.

▸ **Fahrspaß** Das Raumwunder Demio gibt es mit zwei Motoren. Der 1,3-Liter ist relativ drehfreudig, wenn auch durstig (rund acht Liter Superbenzin). In höheren Drehzahlen nervt der kleine Motor aber mit lautem Dröhnen. Mit dem 72 PS starken, 1,5 Liter großen Vierzylinder geht es flotter voran (158 km/h Spitze). Ab 2001 bekam Klein Demio dann den 1,5-Liter aus dem größeren Mazda 323. Der hat 75 PS und läuft deutlich kultivierter. Einen Selbstzünder gab es im Demio nicht. Geschaltet wird immer per Hand, eine Automatik war auch gegen Aufpreis nicht im Programm. Was aber auch kein Problem ist. Denn, typisch Mazda, die Gänge lassen sich wunderbar leicht wechseln. Zehn Meter Wendekreis sind ein guter Wert.



Nüchtern und sachlich zeigt sich das Armaturenbrett des Mazda Demio

▸ **Zuverlässigkeit** So solide, wie der Mazda Demio sich bis jetzt laut TÜV-Statistik gibt, wünscht sich manch deutscher Hersteller seine Modelle. Teure und unplanmäßige Werkstattkosten sowie Pannen in der Technik haben Seltenheitswert. Vereinzelt stört Kantenrost am Unterboden dieses Japaners.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Gute Rostvorsorge und solide Achsen lassen den Mazda Demio nach drei Jahren beim TÜV gut dastehen. Ebenfalls ohne Probleme: Lenkungsspiel und Ölverlust an Motor und Getriebe.

Licht

Die vorderen Scheinwerfer fallen schon mal aus, jedoch nicht häufiger als beim Durchschnitt. Blinker, Warnblinkanlage und hintere Leuchten des kleinen Japaners zeigen sich sehr solide, hier bleibt höchst selten etwas dunkel.



Klein, unauffälliges Design, aber jede Menge Platz für Familie und Gepäck

Bremsen

Zwar können Bremsscheiben verschleißen und die Fußbremse nur mangelhaft funktionieren, doch das sind absolute Ausnahmen. Die Bremsanlage verdient Lob: An Bremskraftreglung, Bremsleitungen und Bremsschläuchen gibt es keine Probleme.

Umwelt

Der Mazda Demio kann auch in Sachen Umwelt überzeugen. Defekte oder gar undichte Kraftstoffanlagen sucht man vergeblich. Auch selten sind rostende Auspuffanlagen.

FAZIT Es ist schon beeindruckend, wie solide und mängelfrei sich der kleine Mazda in der TÜV-Statistik zeigt. Weder Rost noch schlechte Bremsen oder Mängel am Fahrwerk kann man dem Demio nachsagen. Über 85 Prozent bestehen die Hauptuntersuchung ohne Probleme.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Demio	Ø		Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	85,1	75,8	–	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	12,3	18,6	–	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	2,6	5,6	–	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk: Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse	Fahrwerk: Lenkungsspiel	Licht: Beleuchtungsanlage	Bremsen: Wirkung der Fußbremse	Bremsen: Bremsleitungen und -schläuche	Umwelt: Auspuffanlage
Fahrzeugalter 3: Mängel in %	0,0	0,1	0,0	4,9	0,6	0,0	0,1
Fahrzeugalter 5	–	–	–	–	–	–	–
Fahrzeugalter 7	–	–	–	–	–	–	
Fahrzeugalter 9	–	–	–	–	–	–	–
Fahrzeugalter 11	–	–	–	–	–	–	

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: T. Bader



MAZDA PREMACY





Überzeugen kann der japanische Van Premacy vor allem mit durchdachtem Raumkonzept und prima Motoren

Quadratisch, praktisch, gut



Mazda Premacy

Bauzeit: 1999 bis heute

Motoren: von 90 (2.0 TD) bis 131 PS (2.0)

DAT-Preise: von 8700 bis 14 500 Euro

Der fünftürige Van aus dem Hause Mazda ist geräumig, hat ein schörkelloses Design und günstige Preise

▸ **Nutzwert** Kompakt-Vans sind zweifellos das Auto-Konzept der Gegenwart. Nicht zuletzt beweisen das die steigenden Verkaufszahlen. Mazdas Beitrag ist zwar nicht so ganz erfolgreich am Markt, technisch gilt der Premacy aber als ausgereift. Er basiert auf dem Mazda 323, die Plattform spendete der 626 Kombi. Der lange Radstand von 2,67 Metern, kurze Karosserie-Überhänge und das steile Heck bilden alle Voraussetzungen für ein ausgeprägtes Raum-Talent. Wie wir es von Mazda gewohnt sind, stimmt auch die Verarbeitung. Nur die Schall-Isolierung könnte besser sein; denn bei hoher Drehzahl wird es im Japaner sehr laut. Straff gepolsterte Sitze mit genügend Seitenhalt und der variable Kofferraum mit 370 bis 2150 Litern runden das durchdachte Innenraumkonzept ab. Ebenfalls gut: Im Fond stehen drei Einzel-Rücksitze, die verschoben, umgeklappt oder leicht ausgebaut werden können. Bemerkenswert ist die umfangreiche Ausstattung der Diesel-Fahrzeuge (2.0 DiDT). Neben Klimaanlage und ABS sind vier Airbags, Zentralverrieglung, vier elektrische Fensterheber, Stereo-Cassetten-radio, Dachreling und Alufelgen Serie.



Das Cockpit eines Premacy zeigt sich im Mazda-typischen Plastik-Look

▸ **Fahrspaß** Das ausreichend komfortable Fahrwerk zeigt sichere Fahreigenschaften. Gut passt dazu die direkte und leichtgängige Lenkung. Die ABS-gesteuerte Bremsanlage packt kraftvoll zu. Alle drei Benziner (100/114/131 PS) sind harmonisch und durchzugsstark. Dabei ist schon der Basis-Motor ausreichend dimensioniert. Auch der Verbrauch hält sich mit rund 9,5 Litern im Rahmen (1250 kg Eigengewicht). Die zwei Turbodiesel laufen indes eher rau. Begnügen sich dabei mit 6,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer und sind somit gerade für Vielfahrer eine Überlegung wert.

▸ **Zuverlässigkeit** Bis jetzt gibt es am geräumigen Van fast nichts auszusetzen. Laut TÜV weisen 81,2 Prozent aller Premacy bei der ersten Hauptuntersuchung keinerlei Mängel auf.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Lediglich eine leicht erhöhte Mängelquote an der Vorderachse trübt das Bild des Premacy im Fahrwerk-Kapitel; kaum Ölverlust und absolut lobenswert: Mängel an Antriebswellen und Lenkung sowie Rost gab es bei keinem Van aus dem Hause Mazda.

Licht

Die Beleuchtungsanlage des Premacy glänzt mit wenig Problemen. Zwar bleiben vereinzelt Leuchten dunkel, jedoch seltener als im Schnitt.



Das Premacy-Heck bietet dank variabler Sitzverstellung sehr viel Platz

Bremsen

Die Fußbremswirkung hinten wird häufiger als im Schnitt beanstandet. Auch scheint das hohe Gewicht viele Bremsscheiben zu fordern: Fast dreimal so hoher Verschleiß ist feststellbar. Lobenswert sind Bremskraftregelung, Bremsleitungen und Bremsschläuche; hier gab es keine Beanstandungen zu vermelden.

Umwelt

Der Van aus Japan ist ein echter Umweltfreund. Selten sind Kraftstoffanlagen oder Auspuffe defekt.

FAZIT Ein Mazda ist selten problematisch. Da macht auch der Premacy keine Ausnahme. Nach drei Jahren behält er eine weiße Weste und muss den TÜV nicht fürchten. Nur vier Prozent der dreijährigen Fahrzeuge bestehen nicht auf Anhieb die Hauptuntersuchung.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Premacy	Ø		Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	81,2	75,8	–	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	14,8	18,6	–	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	4,0	5,6	–	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk			Licht	Bremsen		Umwelt
	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Vorder- und Hinterachse	Lenkungsspiel	Beleuchtungsanlage	Wirkung der Fußbremse	Bremsleitungen und -schläuche	Auspuffanlage
Fahrzeugalter	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11
Mängel in %	0,0 – – – –	1,7 – – – –	0,0 – – – –	4,1 – – – –	1,5 – – – –	0,0 – – – –	0,1 – – – –

25 % – 15 % – 5 %

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: I. Barenschee, S. Gehrt

MERCEDES A-KLASSE





Vom Wackel-Kandidaten zum festen Standbein unter den Kompakten: die A-Klasse. Leider war sie anfangs anfällig

Praktisch (k)ein Mercedes



Mercedes A-Klasse

Bauzeit: 1997 bis heute

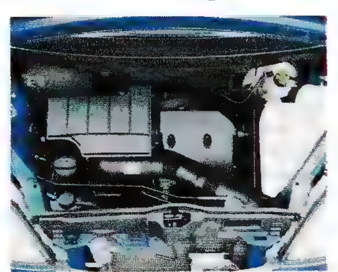
Motoren: von 60 (A 160 CDI) bis 140 PS (A 210)

DAT-Preise: von 6900 bis 18 500 Euro

A wie Alleskönner: Das kleine Auto ist enorm variabel, bietet maximal nahezu zwei Kubikmeter Laderaum

▸ Nutzwert Da staunen Golf und Co: Rückbank und (gegen Aufpreis) auch der Beifahrersitz lassen sich ruck, zuck herausnehmen, dann passen 1750 Liter in die A-Klasse. Langholz bis drei Meter schluckt sie ebenfalls, wenn bis in den Beifahrer-Fußraum durchgeladen wird. Und die lange A-Klasse kann alles noch ein wenig besser, vor allem bietet sie verschwenderischen Knieraum vor den Rücksitzen. Der Komfort indessen kommt zu kurz, denn als Konsequenz aus dem Elch-Debakel hat Mercedes das Fahrwerk straff abgestimmt, und die kleinen Sitze können das auch nicht ausgleichen.

▸ Fahrspaß Die Motoren gehen genauso bedächtig ans Werk wie in den größeren Mercedes-Modellen, selbst dem A 210 möchte man seine 140 PS kaum glauben. Etwas spontaner: die kräftigen, aber kernig klingenden CDI-Diesel, die gutes Durchzugsvermögen bieten. Zumindest wenn ihnen nicht die betont zähe Fünfgangautomatik den Saft abdreht. Besser: das automatische Kupplungssystem. Der Fahrer muss zwar noch selbst schalten, aber der linke Fuß hat frei. Auch das Fahrwerk macht einen abgeklärten Eindruck – lange bevor es spannend wird, regelt schon das serienmäßige ESP und nimmt Tempo raus. Die 17 Zentimeter mehr Radstand der Langversion machen sich übrigens durchaus angenehm bemerkbar: Der Lange federt souveräner und läuft bei Seitenwind besser geradeaus. Das spartanische Lieferwagencockpit wurde ab Modelljahr 02 deutlich aufgewertet.



Wenig wartungsfreundlich: Zum Ausbau der Wasserpumpe muss der Motor raus

▸ Zuverlässigkeit Hauptproblem sind Überhitzungen – die A-Klasse hat keine Anzeige für die Kühlwassertemperatur. Gelegentlich sind auch die elektrischen Kühlerlüfter schuld. In seltenen Fällen können sich die Beläge der Trommelbremsen an der Hinterachse lösen, was aber sofort an Geräuschen auszumachen ist. Immer noch nicht ganz behoben: Kontaktprobleme am Schalthebel des halbautomatischen AKS-Systems.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Größte Problemzone des Bonsai-Benz: die Hinterachsaufhängung. Hier übersteigen die Beanstandungsquoten den Durchschnittswert aller untersuchten Fahrzeuge um ein Vielfaches. Vorbildlich hingegen: solide Lenkung, null Rost und dichte Motoren.

Licht

Fast immer besser als die Durchschnittswerte, aber nie überragend gut. Vor allem an der Einstellung des Abblendlichts müssen die Werkstätten noch feilen.



Long Vehicle: Ab Anfang 2001 gab's auch eine 17 Zentimeter längere Version

Bremsen

Tadellose Wirkung der Hand- und Fußbremse, einwandfrei gleichmäßig. Der TÜV attestiert auch nur geringen Verschleiß an den Bremsscheiben. Aber an den Bremsschläuchen bahnt sich was an, die Fünfjährigen liegen schon mehr als das Doppelte über dem Durchschnitt.

Umwelt

Sehr gute Auspuffanlagen, aber gelegentliche Undichtigkeiten an der Kraftstoffanlage sind nicht zu übersehen.

FAZIT Die auffällig hohe Mängelquote an der Hinterachse verhagelt der Mercedes A-Klasse die TÜV-Bilanz gehörig. Mit ihrem insgesamt doch recht durchschnittlichen Auftritt fällt sie bei den sonst so positiven Mercedes-Beurteilungen bei der Hauptuntersuchung aus dem Rahmen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	A-Klasse	Ø	A-Klasse	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	80,0	75,8	71,3	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	13,7	18,6	19,5	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	6,3	5,6	9,2	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	6,2	8,2	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,0	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	5,9	10,2	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,4	0,5	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	2,5	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,1	0,4	–	–	–

Mängel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt aller geprüften Typen | schlechter als Durchschnitt | Durchschnitt oder besser

Fotos: K. Kuhnigk, Werk





Sie sind die kleinsten klassischen Daimler – mit Motor vorn und Antrieb hinten. Leider oft so teuer wie die großen

Einsteigers Sternchen

Mercedes C-Klasse (Typ W 202)

Bauzeit: 1993 bis 2001
Motoren: von 75 (200 D) bis 341 PS (C 43 AMG)
DAT-Preise: von 4800 bis 23 500 Euro

▸ **Nutzwert** Sein wesentlichster Vorteil gegenüber dem 190: der Platzgewinn im Fond. Die verarbeiteten Materialien dagegen wirkten am Anfang der Produktion eher nüchtern, Ende 95 wurde der gewohnte Standard wiederhergestellt. Mit ABS und Fahrerairbag war der teure C bereits bei Einführung serienmäßig sicher, 95 kam der Beifahrer-Luftsack und Mitte 99 auch ESP. Nicht ganz so bieder wie die Limousine und deutlich variabler: das 1996 vorgestellte T-Modell, das allerdings deutlich straffer federt.

▸ **Fahrspaß** Zum rasanten Fahren verleitet die C-Klasse nicht, gediegener Komfort ist ihre Stärke. Etwas zäh: der sparsame C 180 und die Saugdiesel mit 75 und 95 PS. Ab zwei Liter Hubraum wird's deutlich dynamischer, der C 230 Kompressor versteht auch die sportliche Ansprache. Das Schaltgetriebe dagegen weniger, die Automatik – ab 8/95 mit fünf Stufen – ist stets die bessere und komfortablere Wahl.

▸ **Zuverlässigkeit** Ein paar defekte und undichte Common-Rail-Systeme hat Mercedes mittlerweile repariert, nun machen die Verteilereinspritzpumpen des 200er-Diesel schlapp, und auch von der Fünfstufenautomatik wurde schon Schlimmes vernommen.



Mercedes 190

Bauzeit: 1982 bis 1993
Motoren: von 72 (190 D) bis 205 PS (2.5 16V)
DAT-Preise: bis 3900 Euro

▸ **Nutzwert** Wer den Nutzen eines Autos nach der Höhe der Ladekante und der Variabilität des Kofferraums beurteilt, ist im 190er an der falschen Adresse. Vorn sitzt man gut (ab 9/88), hinten am besten gar nicht, und das Gepäckabteil ist zwar geräumig, aber schlecht zu füllen. Dafür ist seine Verarbeitung massiv und sein Haltbarkeitsdatum – bei einem Minimum an Pflege – unbegrenzt.

▸ **Fahrspaß** Der Federungskomfort – leichtes Stuckern ausgenommen – ist in der Klasse unerreicht, leider beeinträchtigen Seitenwind und die indirekte Lenkung den Geradeauslauf. Dynamiker kommen erst ab 190 E 2.0 auf ihre Kosten, dafür verdient sich der 1.8 und erst recht der 190 D einen Preis für seine kleinwagenhafte Wirtschaftlichkeit.

▸ **Zuverlässigkeit** Ab 200 000 Kilometern können schon mal Motoraufhängungen, Differenzial und Radaufhängungen nach Ersatz schreien. Das laute Tickern beim Diesel ist indes fast normal, hier meldet sich Luft in den hydraulischen Ventilstößeln zu Wort. Doch Vorsicht, wenn Benziner tickern – dann können Nockenwelle und Schlepphebel hinüber sein. Ärgerliche Kleinigkeiten: hakendes Zündschloss (80 Euro), klemmendes E-Schiebedach (500 Euro) und quietschender Keilrippenriemen (300 Euro).



Fahrwerk

Das war Mercedes-Qualität: Einziger Schwachpunkt des 190 sind ausgeschlagene Spurstangen. Dieses Übel teilt er mit der C-Klasse, die jedoch obendrein wesentlich öfter Öl verliert.

Licht

In diesem Kapitel stellt keiner sein Licht unter den Scheffel, auch wenn der Bestseller 190 seinem Nachfolger bei den Blinkern noch was vormachen kann – die C-Klasse schneidet in manchen Jahrgängen schlechter als der Schnitt ab.



Den Kombi (T-Modell) schickte Mercedes 96 in das Rennen um Marktanteile

Bremsen

Und noch einmal: Keine Schwächen am 190er, die neuere C-Klasse dagegen hat in jungen Jahren gelegentlich Probleme mit den Bremsschläuchen, der Feststellbremse und den Bremsscheiben. Die Wirkung der Fußbremse ist jedoch auch bei ihr einwandfrei

Umwelt

Tadellose Auspuffanlagen, aber relativ häufig undichte Kraftstoff- und Einspritzanlagen beim 190er als auch bei der C-Klasse.

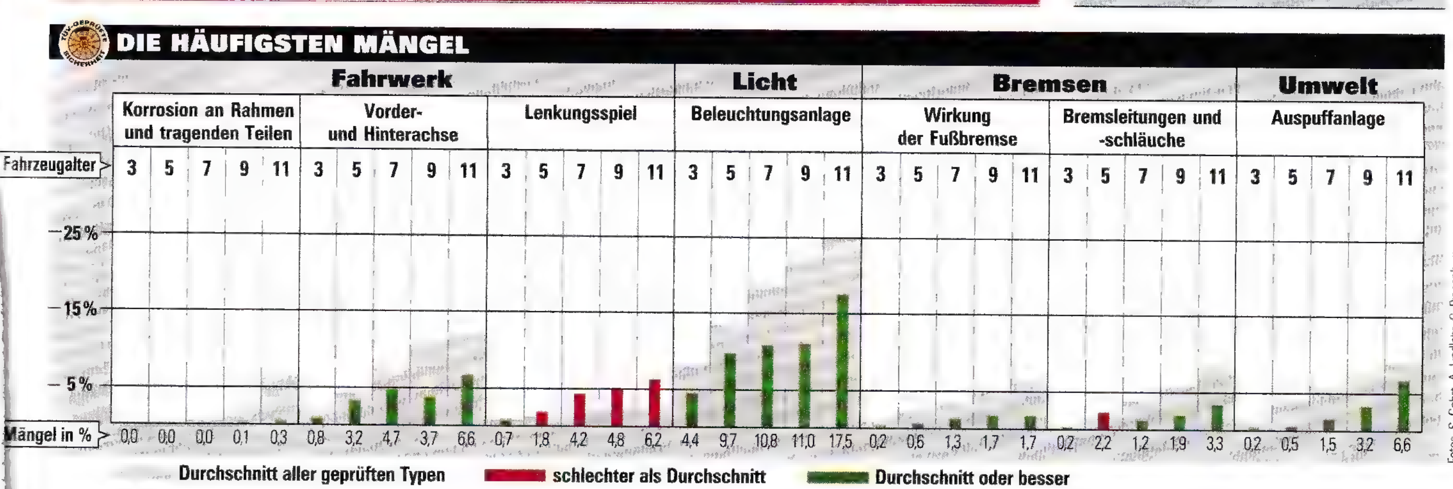
FAZIT Beide Modelle zeigen Qualität. Deutlich mehr Fahrzeuge als im Durchschnitt passieren die Prüfbahnen des TÜV ohne Mängel. Mit zunehmendem Alter wird der Abstand sogar immer größer. Dabei schneidet der betagte 190 in einigen Prüfpunkten besser ab als sein Nachfolger.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	C-Klasse	Ø	C-Klasse	Ø	C-Klasse	Ø	C-Klasse	Ø	190	Ø
ohne Mängel	82,8	75,8	68,1	60,5	59,6	48,7	55,3	40,0	46,8	32,9
leichte Mängel	13,6	18,6	24,6	28,6	30,0	34,6	32,7	38,0	37,2	40,1
erhebliche Mängel	3,6	5,6	7,3	10,9	10,4	16,7	12,0	22,0	15,9	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Gehrt, A. Lindlahr, C. Piepenburg





Erstaunlich: In puncto Zuverlässigkeit schneidet die E-Klasse mit den vier Augen schlechter ab als ihr Vorgänger

Lieber eine alte E-Klasse

Mercedes E-Klasse (Typ W 210)

Bauzeit: 1995 bis 2002

Motoren: von 95 (E 220 D) bis 354 PS (E 55 AMG)

DAT-Preise: von 9050 bis 42 800 Euro

▸ **Nutzwert** Wer etwas auf sich hält, fährt Mercedes. Am besten E-Klasse. Nicht zu klein, nicht zu protzig. Und innen bieten die bequemen Reiselimousinen jede Menge Platz. Allein der Kofferraum schluckt beeindruckende 520 Liter. Ins edle T-Modell gehen sogar bis zu 1975 Liter rein. Die Sitze der E-Klasse können sich ebenfalls sehen lassen. Egal ob mit Leder oder Stoff bezogen, eine gute Polsterung und Langstreckentauglichkeit kann den Sesseln nicht abgesprochen werden. In puncto Sicherheit hat Mercedes nicht gespart. Airbags, ABS und ASR waren bereits Serie.

▸ **Fahrspaß** Mit der E-Klasse will man vor allem reisen. Dazu passt der E 320 mit 224 PS gut. Zumindest können damit Überholmanöver schnell und sicher erledigt werden. Noch schneller, aber auch extrem teuer sind die V8-Motoren. Wer sparen will, entscheidet sich deshalb für den E 220 CDI (143 PS) oder E 270 CDI (170 PS).

▸ **Zuverlässigkeit** Mit der Baureihe W 210 hatte Mercedes leider kein glückliches Händchen. Kantenrost an Türen und Unterboden, sowie Ausfälle an den Common-Rail-Pumpen bei den Diesel-Triebwerken trüben den Glanz der Marke.



Mercedes E-Klasse (Typ W 124)

Bauzeit: 1985 bis 1996

Motoren: von 72 (E 200 D) bis 326 PS (E 500)

DAT-Preise: von 500 bis 7500 Euro

▸ **Nutzwert** „Das war ein echter Mercedes." Blickt man heute auf die solide Baureihe W 124, fällt einem dieser Satz ein. Schon damals überzeugte er sein Publikum mit geräumigem Innenraum, guten Sitzen und viel Platz im Kofferraum (Limousine 520 Liter, T-Modell bis zu 2175 Liter). Ganz besonders beliebt war die große Kombi-Version. Der auch optisch gelungene Lastenesel wurde bis 96 gebaut und wird heute auf dem Gebrauchtwagenmarkt teuer gehandelt. Kein Wunder, gerade zum Ende der Bauzeit erreichte die Qualität der Fahrzeuge den höchsten Stand.

▸ **Fahrspaß** Wer genug Geld hat, sucht nach den Top-Motorisierungen E 500 oder E 420. Doch diese PS-Boliden sind rar geworden, im Unterhalt extrem teuer. Wir empfehlen einen der sparsamen, robusten und langlebigen Diesel. Am besten passt der Fünfzylinder aus dem 250 D zur alten E-Klasse.

▸ **Zuverlässigkeit** Was soll man sagen? Ehre, dem Ehre gebührt – das kommt eventuell am nächsten. Orientieren wir uns am TÜV, der hat nämlich nur ganz wenig zu bemängeln. Rost? Fehlanzeige. Dann doch eher das Schiebedach, die Nockenwelle der Benziner oder das Zahnflankenspiel im Differenzial. Doch das sind alles altersbedingte Probleme.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die Rostvorsorge ist bis auf optische Schönheitsfehler beim W 210 sehr gut. Aber laut TÜV sind überdurchschnittlich viele E-Klassen dieses Typs ölundicht und haben Vorderachsprobleme. Beim W 124 war das noch etwas anders: Achsen okay und auch seltener Ölverlust. Gemeinsame Schwachstelle: zu viel Lenkungsspiel.

Licht

Gute Noten für die Stuttgarter. Einzig die vorderen Leuchten der W 210 bleiben öfter dunkel.



Hier ist der Lademeister: Das E-Klasse T-Modell ist ein Riesen-Kombi

Bremsen

Bremsprobleme? Doch eher selten. Schlechter als beim Durchschnitt waren am W 210 nur die Bremsscheiben und -schläuche. Der Vorgänger W 124 zeigt sich solider. Nach neun Jahren sind einzig die Bremsleitungen etwas häufiger verschlissen.

Umwelt

Auspuffanlagen an E-Klassen scheinen ewig zu halten. Etwas schlechter als der Durchschnitt schneidet die Kraftstoffanlage ab.

FAZIT Ganz oben unter den Sternen thront der W 124. Die Oberklasse-Limousine zeigt nur wenig Schwächen und macht somit der Baureihe W 210 noch etwas vor. Trotzdem, auch bei der neuen Baureihe bestehen nach fünf Jahren 67 Prozent die Hauptuntersuchung ohne Probleme.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	W 210	Ø	W 210	Ø	W 210	Ø	W 124	Ø	W 124	Ø
ohne Mängel	77,8	75,8	67,2	60,5	58,2	48,7	50,2	40,0	48,1	32,9
leichte Mängel	17,4	18,6	23,6	28,6	30,4	34,6	35,2	38,0	36,9	40,1
erhebliche Mängel	4,8	5,6	9,2	10,9	11,4	16,7	14,6	22,0	15,0	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk															Licht					Bremsen										Umwelt				
	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen					Vorder- und Hinterachse					Lenkungsspiel					Beleuchtungsanlage					Wirkung der Fußbremse					Bremsleitungen und -schläuche					Auspuffanlage				
Fahrzeugalter	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11
Mängel in %	0,0	0,0	0,1	0,2	0,4	1,7	4,6	6,4	6,3	8,2	0,6	1,7	2,2	6,5	4,3	7,7	9,5	11,1	15,3	13,5	0,4	1,0	1,6	1,1	1,3	0,3	3,0	2,1	3,2	4,6	0,3	1,3	1,5	4,9	6,1

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: S. Gehrt, K. Kuhnigk, A. Lindlahr



MERCEDES S-KLASSE



Es gibt nur wenige, die in Sachen Prestige, Qualität und Beliebtheit stets oben stehen. Dazu gehört die S-Klasse

So soll S stets bleiben!

Mercedes S-Klasse (Typ W 220)

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 197 (S 320 CDI) bis 500 PS (S 600)

DAT-Preise: von 30 200 bis 70 200 Euro

▸ **Nutzwert** Natürlich ist eine S-Klasse in allen Baujahren stets das Flaggschiff der deutschen Autobau-Kunst, daran ändert auch der neue Maybach nichts. Doch nur wegen seiner Abmessungen wird kaum einer den S wählen. Prestige pur – so lautet die Botschaft des W 220. Die Stuttgarter Ingenieure zeigen mit der S-Klasse, was machbar ist. Egal ob Massagesitz mit Lüftung, Abstandsregelung, Tempomat oder Navigation – im S fährt jede Menge elektronischer Schnickschnack mit. Nach ESP und Luftsäcken braucht keiner zu fragen, hier ist alles an Bord. Beliebt wurden zuletzt vor allem die sparsamen Diesel-Versionen, deren Laufkultur zum Anspruch passt. Noch selten sind die jungen Allrad-Fahrzeuge (ab 2003).

▸ **Fahrspaß** Kaum zu glauben, dass die fette Limousine auf Wunsch wie ein Sportwagen bewegt werden kann. Kommt nur darauf an, ob sechs, acht oder zwölf Zylinder unter der langen Haube arbeiten. Die Luftfederung ist ein Fall für Genießer. Wer sie kennt, wird nichts anderes mehr fahren wollen.

▸ **Zuverlässigkeit** Wer meckern will, muss suchen. Fündig wird man meist bei der Bordelektronik, dann wird's schnell teuer. Hier können nur Profis Hand anlegen.

Mercedes S-Klasse (Typ W 140)

Bauzeit: 1991 bis 1998

Motoren: von 150 (S 350 TD) bis 394 PS (S 600)

DAT-Preise: von 5000 bis 30 700 Euro

▸ **Nutzwert** Früher war alles größer. Bei Mercedes. In Zahlen: Der W 140 ist 6,5 Zentimeter länger und 3,5 Zentimeter höher als sein Nachfolger. Peilstäbe am Heck sollen das Einparken erleichtern, die Innenraumabmessungen erinnern an Abteile im ICE. Selbst der Kofferraum war mit 525 Litern größer als im Heck des W 220 (500 Liter). In Sachen Verarbeitung lässt die abgelöste S-Klasse keine Wünsche offen – auch hier kommen Erinnerungen an den Eisenbahnbau hoch.

▸ **Fahrspaß** Auch wenn der W 140 nicht so aussieht, er lässt sich für seine Fülle ganz handlich um die Ecken bewegen. Das liegt zum Teil auch an den bärenstarken Motoren. Zwar leistet der V12 „nur" 394 PS, doch auch die beschleunigen den 2105 Kilogramm schweren Koloss in 8,9 Sekunden von null auf Tempo 100. Die Spitzengeschwindigkeit liegt traditionell bei 250 km/h.

▸ **Zuverlässigkeit** Besitzer eines W 140 sollten stets genügend Motoröl im Kofferraum haben. Grund: Nicht alle Maschinen sind ganz dicht. Ansonsten zeigt die Mängelliste überwiegend wenig altersbedingte Schwachstellen auf. Getriebeschäden gibt es meist erst nach 350 000 Kilometern, der Motor hält bei guter Pflege länger. Zumindest die Benziner, der Diesel ist weniger robust.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	W 220	Ø	W 140	Ø	W 140	Ø	W 140	Ø	W 140	Ø
ohne Mängel	82,2	75,8	62,2	60,5	57,3	48,7	53,2	40,0	50,8	32,9
leichte Mängel	13,4	18,6	28,6	28,6	32,9	34,6	33,6	38,0	37,0	40,1
erhebliche Mängel	4,4	5,6	9,2	10,9	9,6	16,7	13,2	22,0	12,2	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1



Fahrwerk

Der größte Mercedes (W 220) hat laut TÜV weder Korrosionsprobleme noch Achsschäden. Auch der Ölverlust hält sich gegenüber dem Durchschnitt in Grenzen. Ganz anders der ältere Bruder (Baureihe W 140). Hier sind Undichtigkeiten an Motor und Antrieb der bei weitem häufigste Mangel.

Licht

In der Regel dürfen sich S-Klasse-Fahrer über eine gut funktionierende Lichtanlage freuen. Einzige Ausnahme: fünf- und siebenjährige Blinker der W 140er.



C 140 nannte Mercedes intern das Coupé auf Basis der alten S-Klasse

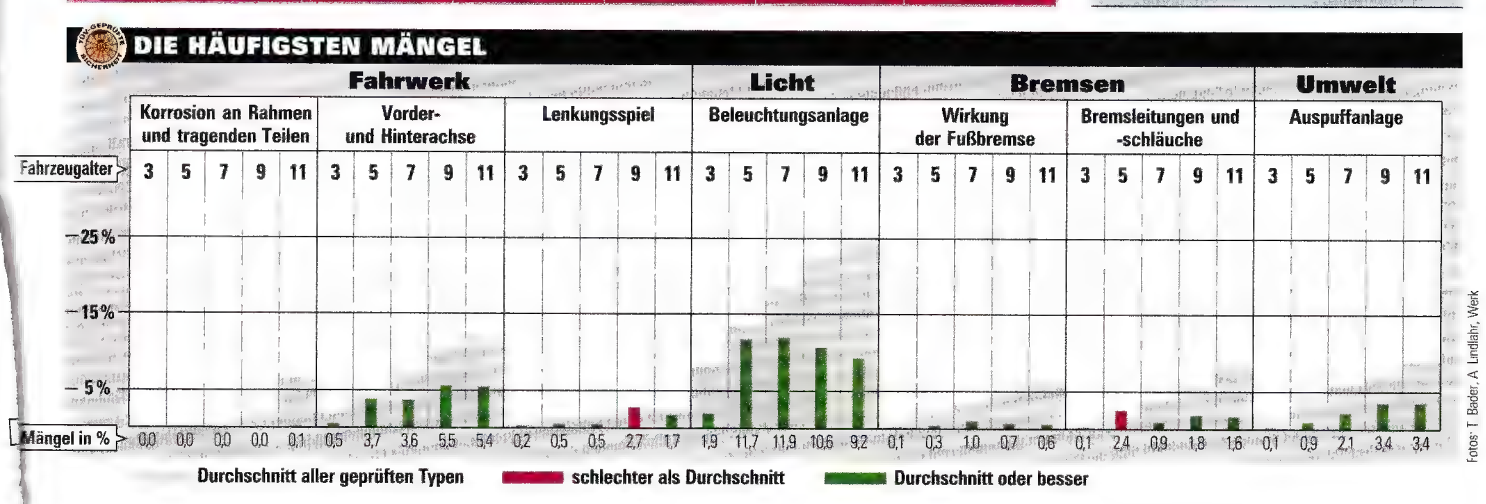
Bremsen

Wer eine S-Klasse der aktuellen Generation sein Eigen nennt, sollte laut TÜV die Bremsscheiben und die Feststellbremse im Auge haben. Der Rest ist okay. Der ältere W 140 zeigt auf dem Bremsprüfstand und bei der Kontrolle der Bremsanlage keine besonderen Schwachstellen.

Umwelt

Die Auspuffanlagen sind durchweg top, die Kraftstoffanlagen der W 140 sind eher Durchschnitt.

FAZIT Bei der HU schaffen es nach drei Jahren immerhin 82 Prozent der W 220, ohne Probleme zu bestehen. Aber auch die älteren W 140 haben nach elf Jahren wenig Mängel. Sie nehmen damit einen Spitzenplatz in der Rangfolge mit den wenigsten erheblichen Mängeln ein.



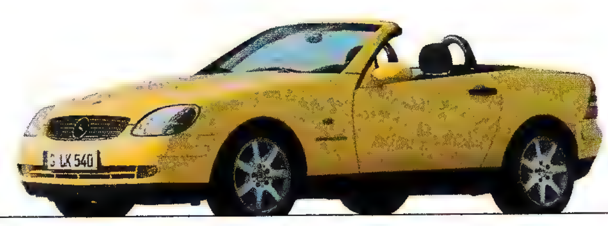
Fotos: T. Bader, A. Lindlahr, Werk





Da soll mal einer sagen, dass Deutsche keine schönen Autos bauen! Der SLK ist dazu noch äußerst zuverlässig

Der kleine Musterknabe



Mercedes SLK

Bauzeit: **1996 bis 2004**

Motoren: **von 136 (SLK 200) bis 218 PS (SLK 320)**

DAT-Preise: **von 16 000 bis 33 500 Euro**

Optisch kam der SLK schon in die Jahre, sein Nachfolger scharrt bereits nervös mit den Hufen

▸ **Nutzwert** Vor allem das geniale Dach überzeugt (Vario-Stahldach). Per Knopfdruck wird aus dem Cabrio auf Wunsch ein vollwertiges und winterfestes Coupé. Im AUTO BILD-Dauertest funktionierte der Dach-Trick tadellos. Natürlich sinkt das Kofferraumvolumen (348 Liter) bei geöffnetem Dach auf 145 Liter, denn auch bei Mercedes kann keiner zaubern. Erstaunlich ist die Steifheit der Karosse. Selbst im offenen Fahrbetrieb auf schlechten Straßen ist fast keine Verwindung spürbar. Der knapp vier Meter kurze SLK ist in Sachen Verarbeitung ein waschechter Mercedes. Robuste Bezüge, qualitativ hochwertige Verarbeitung und ein ansehnliches Cockpit verwöhnen die Passagiere. Schade nur, dass dank guter Werterhaltung gebrauchte SLK meist sehr teuer sind.

▸ **Fahrspaß** Wohl die stärkste Seite des SLK. Egal welcher Motor vorn werkelt, das Fahrwerk bemüht sich erfolgreich um einen Kompromiss zwischen sportlich und komfortabel. Selbst nach langen Strecken fühlt sich der Rücken des Fahrers nicht belastet. Bei groß gewachsenen Personen kann die vorherrschende Enge allerdings den Genuss ein wenig trüben. Ganz und gar nicht trüb sind die Motoren. Zu empfehlen ist der 230 Kompressor. Mit 193 PS sprintet der Benz in 7,4 Sekunden auf Tempo 100. Der Verbrauch hält sich mit 10,5 Litern gerade im Rahmen. Typisch Mercedes ist die hakelige Schaltung. Also besser einen Wagen mit Automatik wählen.



Nicht nur schön anzusehen – Die 193 Kompressor-PS bürgen für Fahrfreude

▸ **Zuverlässigkeit** So solide ist kaum noch ein Mercedes, der SLK ist diesbezüglich ein Bote aus einer längst vergangenen Zeit. Mängel in der Verarbeitung sind beim SLK selten zu finden, da gibt es kein Klappern oder andere lästige Geräusche. Da passt nur die Sitzheizung so gar nicht ins Bild, denn diese ist für ihre Unzuverlässigkeit und teure Reparaturen bestens bekannt. Pannen sind kein Thema – was ein Kunde in dieser Preisklasse aber auch erwarten kann.

Fahrwerk

Defekte Antriebswellen oder gar Korrosion am Chassis eines SLK? Nicht mal die Argus-Augen des TÜV können so etwas feststellen. Auch die Achsen weisen keinen erhöhten Verschleiß auf. Einziges Manko: Bei den fünfjährigen SLK gibt es gelegentlich Ölverlust am Motor.

Licht

Gute Noten auch hier nach Stuttgart. Egal ob Leuchtweitenregulierung, Scheinwerfer, hintere Leuchten oder Warnblinkanlage: Mängel sind selten.



Kipp, klapp – und das vollwertige Variodach des SLK verschwindet im Heck

Bremsen

So soll Sicherheit aussehen: Die Bremsanlage des Mercedes-Roadsters leistet sich nach sieben Jahren Einsatz kaum Schwächen. Bestnote 0,0 in allen Jahrgängen an der Bremskraftregelung.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage ist alles andere als anfällig. Hier gibt es so gut wie keine Probleme. Und wie es schon zu erwarten war: kein übermäßiger Rost an der Auspuffanlage.

FAZIT Der SLK ist ein waschechter Mercedes. Laut TÜV-Statistik bestehen selbst nach sieben Jahren über 70 Prozent aller Fahrzeuge die Hauptuntersuchung ohne Mängel. Das erklärt, weshalb der Mercedes SLK als Gebrauchtwagen so begehrt ist.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	SLK	Ø	SLK	Ø	SLK	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	84,3	75,8	76,9	60,5	70,9	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	12,4	18,6	18,0	28,6	21,6	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	3,3	5,6	5,1	10,9	7,5	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

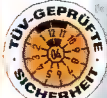
Mängel in % nach Fahrzeugalter (3 / 5 / 7 / 9 / 11 Jahre)

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,4	1,1	2,6	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,7	0,2	0,1	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	4,6	6,8	9,6	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,1	0,2	0,4	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	1,0	0,7	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,3	0,5	0,7	–	–

Durchschnitt aller geprüften Typen | schlechter als Durchschnitt | Durchschnitt oder besser

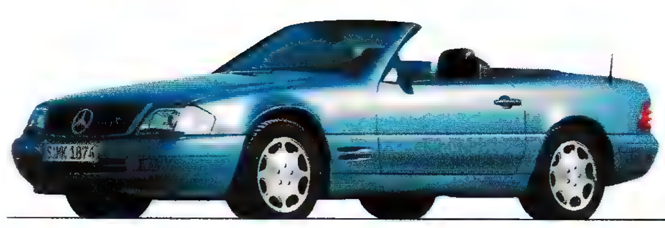
Fotos: A. Lindlahr





Wertverlust sei Dank: Ein gebrauchter SL kostet heute weniger als ein neuer Golf. Image und Qualität fahren inklusive mit

Lotto-Gewinn auf Rädern



Mercedes SL (Typ R 129)

Bauzeit: 1989 bis 2001

Motoren: von 193 (280 SL) bis 394 PS (SL 600)

DAT-Preise: von 18 000 bis 67 000 Euro

Zukünftige Wertsteigerung nicht ausgeschlossen: Gepflegte SL werden in den nächsten Jahren ihren Preis behalten

▸ Nutzwert Ein SL zählt immer zur Spitze seiner Klasse. Klar, dass ein Hardtop serienmäßig im Winter schützt. Apropos Schutz: Sollte sich der SL versehentlich überschlagen, saust in Millisekunden ein Überrollbügel aus der Versenkung und verhindert das Schlimmste. Und zwar bei allen SL. Ein Airbag war anfangs nur gegen Aufpreis an Bord – darauf sollte keiner verzichten. Das gilt auch für die Automatik, die einfach perfekt den Charakter des SL unterstreicht. Besonders begehrt ist das letzte Sondermodell „Final Edition". Die meisten Besitzer investierten zusätzlich in Extras: Mit Xenon-Licht, Navigationssystem und Einparkhilfe ist der optisch mittlerweile leicht angegraute SL technisch voll auf der Höhe. Klassiker-Potenzial inklusive!

▸ Fahrspaß Auch wenn der SL mit 4,47 Meter Länge und 1,30 Meter Höhe einem Sportwagen verdammt ähnlich sieht – er schätzt mehr das Cruisen. Zu träge, zu schwer ist der Zweisitzer. Dreht man den Zündschlüssel rum, erwacht in der kleinsten Version ein Sechszylinder mit 193 PS zum Leben (SL 280). Wer mehr Spaß braucht, nimmt entweder den SL 320 mit 231 PS oder lässt sich vom Zwölfzylinder-Sound im SL 600 verzaubern (394 PS). Die Kraftübertragung erfolgt per Schalt- oder Automatikgetriebe. Allerdings können bei so viel Leistung beruhigt die ruckfrei schaltenden Wandler gewählt werden. Die gelten in der Regel als robust. Wenig befriedigend nur der Geradeauslauf, der SL gleicht einer Ringelnatter. Korrekturen fallen leicht: Die Lenkung arbeitet zwar etwas indirekt, aber präzise.



Das SL-Cockpit wirkt aufgeräumt wie ein schwäbisches Eigenheim

▸ Zuverlässigkeit Wären alle Mercedes-Modelle so solide gebaut, hätten die Stuttgarter ein paar Probleme weniger. Beim TÜV fährt der offene Benz schon seit Jahren mit reiner Weste vom Hof. Und das konnte der AUTO BILD-100 000-Kilometer-Dauertest bestätigen. Nicht mal das elektrische Dach bereitete Probleme, obwohl es damals eine Sensation war.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	R 129	Ø	R 129	Ø	R 129	Ø	R 129	Ø	R 129	Ø
ohne Mängel	85,5	75,8	77,1	60,5	71,1	48,7	62,8	40,0	63,2	32,9
leichte Mängel	11,3	18,6	17,1	28,6	21,9	34,6	29,8	38,0	28,0	40,1
erhebliche Mängel	3,2	5,6	5,8	10,9	6,9	16,7	7,4	22,0	8,8	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Wer SL fährt, hat bei seinem Wagen keine Rostprobleme. Die Vorsorge des Herstellers scheint gelungen. Auch das restliche Fahrwerk zeigt sich beim TÜV von der besten Seite. Einzige Ausnahme: Neunjährige Fahrzeuge verlieren gegenüber dem Durchschnitt etwas mehr Öl.

Licht

Wenn ein TÜV-Prüfer mal eine defekte Glühbirne an einem SL findet, stammt die allerhöchstens aus einem Blinker. Aber auch das hat Seltenheitswert.



Der Mercedes SL R 129 öffnete in allen Baujahren sein Verdeck elektrisch

Bremsen

Bestnoten erhält die Bremsanlage in jedem Baujahr. Hervorzuheben ist der geringe Verschleiß der Bremsscheiben. Aber auch die Fußbremse arbeitet überdurchschnittlich solide. Das schont den Geldbeutel der Besitzer, da unplanmäßige und teure Reparaturen äußerst selten sind.

Umwelt

Die Auspuffanlage zählt zu den solidesten im gesamten Aufkommen geprüfter Fahrzeuge.

FAZIT Der Mercedes SL macht beim TÜV in allen Jahrgängen eine sehr gute Figur. Es bestehen sogar über 63 Prozent der elfjährigen Fahrzeuge ihre Hauptuntersuchung ohne Mängel. Mehr als doppelt so viele Autos wie beim Durchschnitt. Beeindruckend!

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter (3, 5, 7, 9, 11 Jahre); Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,5	0,6	1,6	2,2	3,0
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,3	0,4	0,7	0,8
Licht	Beleuchtungsanlage	3,8	4,4	8,6	9,1	9,4
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,3	0,3	0,3	0,2	0,6
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,3	0,1	0,2	0,3
Umwelt	Auspuffanlage	0,0	0,3	0,7	0,7	1,2

Durchschnitt aller geprüften Typen ■ schlechter als Durchschnitt ■ Durchschnitt oder besser

Fotos: A. Erber, K. Kuhnigk



Wer viel ziehen muss, findet im ML einen starken Partner. Beim TÜV leistet er sich jedoch die eine oder andere Schwäche

Ein Mercedes mit Fehlern



Mercedes M-Klasse

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 150 (230) bis 292 PS (500)

DAT-Preise: von 15 950 bis 61 650 Euro

Stattlich steht der 4,60 Meter lange und 1,80 Meter hohe Mercedes ML auf seinen 17 Zoll großen Rädern

▸ **Nutzwert** Mal ganz ehrlich, wie viele von den verkauften Mercedes ML kommen jemals im harten Gelände zum Einsatz? Zehn Prozent? Wenn überhaupt. Immerhin war das ja mal der Grundgedanke von Offroadern. Dennoch ist den großen Zugtieren ein gewisser praktischer Nutzwert nicht abzusprechen. Mit 2265 Kilogramm Anhängelast ziehen sie nämlich ordentlich was weg. Und den permanenten Allradantrieb sollte man hier auch nicht verschweigen. Gerade weil er dank elektronischer Momentverteilung so gut wie wartungsfrei ist. Den zukünftigen Stadt-Cowboy erwartet ein sehr gemütlicher Arbeitsplatz. Hohe Sitzposition, gute Rundumsicht und eine Menge Platz. Ein Plus bekommt das Gepäckabteil der ML. Bis zu 2020 Liter passen in die hohe und sehr variable Karosserie. Bei der Verarbeitung lässt sich Mercedes ein wenig lumpen. So sind abfallende Verkleidungen und unregelmäßige Spaltmaße keine Seltenheit.

▸ **Fahrspaß** Wer sich ein wenig mit der M-Klasse beschäftigt, weiß, dass die ersten Modelle im amerikanischen Tuscaloosa gefertigt wurden. Daher stammt auch die eher weiche Fahrwerkabstimmung. Wenn wir schon beim Nörgeln sind: Die Lenkung könnte direkter und gefühlvoller arbeiten. Auch die Bremsen scheinen manchmal überlastet. Zumindest erklärt das den zu hohen Verschleiß der Bremsscheiben. Aber zurück zu den erfreulichen Eigenschaften. Zum Beispiel die Motorenpalette. Sie lässt keine Wünsche offen. Bei den Benzinern macht der 320 mit 218 PS die beste Figur. Wer sparsamer fahren möchte, greift zum 270 CDI, der dicke 400 CDI spielt gebraucht noch keine Rolle.



Die edle Optik täuscht. Die ML sind eher für mäßige Verarbeitung bekannt

▸ **Zuverlässigkeit** Solange die M-Klasse genügend Flüssigkeit bekommt, lässt sie ihren Besitzer nicht so schnell im Stich. Damit ist nicht nur Kraftstoff gemeint, sondern vor allen Dingen Motoröl. Grund: Kaum einer der Gelände-Riesen hält wirklich hundertprozentig dicht.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	M-Klasse	Ø	M-Klasse	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	74,6	75,8	64,7	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	19,0	18,6	26,9	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	6,4	5,6	8,4	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Ein nahezu fehlerfreies Fahrwerk steht jedem M-Klasse-Piloten zur Verfügung. Rost oder defekte Vorderachsen sind höchst selten. Eher finden sich da schon Ölflecken unter den hochbeinigen Geländewagen. Beanstandungen an der Lenkung liegen gerade noch im Schnitt.

Licht

Egal ob Tag oder Nacht, die Lichtanlage der ML funktioniert gut. Laut TÜV liegen die Mängeldaten der Mercedes zum Teil weit unter dem Durchschnitt.



Ein ML bleibt dank permanentem Allradantrieb eher selten stecken

Bremsen

Zweimal rote Karte für die Bremsanlage: Zum einen kann die Feststellbremse nicht überzeugen, und zum anderen sind die Bremsschläuche der Dreijährigen überdurchschnittlich oft defekt. Der Rest der Anlage funktioniert jedoch einwandfrei.

Umwelt

Die Mängelquoten der Kraftstoffanlagen liegen genau auf dem Durchschnittswert. Deutlich besser schneidet die gesamte Auspuffanlage der M-Klasse ab.

FAZIT

Bei seinen zwei Vorstellungen beim TÜV fällt der ML mit Ölverlust und Handbremsmängeln auf. Kein Grund zur Panik: 64 Prozent der Fünfjährigen bestehen fehlerfrei die Hauptuntersuchung. Rostvorsorge, Fahrwerk und Bremswirkung können voll und ganz überzeugen.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,4	2,7	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,7	1,2	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	6,4	10,3	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,1	0,1	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,8	1,2	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,4	1,0	–	–	–

Durchschnitt aller geprüften Typen | schlechter als Durchschnitt | Durchschnitt oder besser

Fotos: S. Krieger, K. Kulnigk, H. Schappa



MITSUBISHI COLT/LANCER



Sagenhaft – seit über 25 Jahren rollen die robusten Mitsubishi mit eindrucksvoller Qualität über die Straßen

Dieser Colt raucht selten



Mitsubishi Colt (Typ CJO)

Bauzeit: 1996 bis 2002

Motoren: von 68 (2.0 D) bis 103 PS (1.6)

DAT-Preise: von 4300 bis 10 700 Euro

▸ **Nutzwert** Dieser Colt (Typ CJO) schoss irgendwie zwischen die Klassen. Mit einer Länge von 3,80 Metern nicht mehr ganz Kleinwagen und auch noch nicht Kompaktklasse. So stellte sich auch das Raumangebot dar: Vorn alles okay, hier fanden selbst lange Beine genug Raum. Allenfalls die dünn gepolsterten Sitze störten empfindliche Rücken auf Langstrecken. Hinten saßen die Passagiere schon deutlich unbequemer, es mangelte vor allem an Knieraum. Der Kofferraum lag deutlich näher am Kleinwagen-Maß: 240 Liter bei aufrechter Rücksitzlehne, 830 Liter bei umgeklappter. In Sachen Verarbeitung erreichte der kleine Japaner nach über 25 Jahren Bauzeit höchstes Niveau.

▸ **Fahrspaß** Die zwei Benziner mit 1,3 und 1,6 Liter Hubraum leisten 75 bzw. 103 PS. Wer einen Diesel wollte, musste einen Lancer, den Stufenheck-Bruder des Colt, bestellen. Auch der hatte eine leichtgängige und präzise Lenkung. In Kombination mit dem exakt zu schaltenden Getriebe kam durchaus Fahrspaß auf.

▸ **Zuverlässigkeit** Die Colt-Modelle ab 1996 gelten als äußerst zuverlässig. Gerade Führerschein-Neulingen ist dieser solide und preiswerte Japaner zu empfehlen.



Mitsubishi Colt (Typ CAO)

Bauzeit: 1988 bis 1996

Motoren: von 60 (1.8 D) bis 140 PS (1.8)

DAT-Preise: von 1600 bis 4600 Euro

▸ **Nutzwert** Wer einen treuen und preiswerten Kleinwagen sucht, ist mit dem Colt (Typ CAO) gut bedient. Besonders Frauenherzen schlagen beim Anblick der knuffigen Front höher. Eher traurig blicken sie dann, wenn die Hälfte ihres Gepäcks nicht mitkann. Bei 230 Liter Kofferraumvolumen war das leider öfter der Fall. Dafür ist auch eher Bruder Lancer zuständig. Den Viertürer gab es auch als praktischen Kombi.

▸ **Fahrspaß** Mit 3,80 Metern flitzte der Kleine ordentlich flink um jede Kurve. Dabei war der Fahrwerkkomfort ausreichend, mehr aber auch nicht. Bei den Motoren reichte der Basis-Benziner völlig aus. Die 75 PS kamen mit sechs Liter Benzin hin. Wer eher auf Selbstzünder steht, nahm den Lancer 2.0 D. Allerdings lief der 68-PS-Selbstzünder sehr rau.

▸ **Zuverlässigkeit** Wenn dieser Colt zu qualmen anfängt, ist meist der Fahrer schuld. Von allein verabschiedet sich hier höchstens der Zahnriemen. Und auch nur dann, wenn das Wechselintervall nicht eingehalten wurde (90 000 km). Die restlichen Anbauteile arbeiten solide. Sollte der kleine Mitsubishi mal zufällig auf einer Hebebühne stehen, unbedingt die Achsmanschetten begutachten! Bei Rissen im Gummi droht meist ein teurer Gelenkwellenschaden.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die Rostvorsorge der Colt ist gut. Auch in den Prüfkapiteln Achsen, Lenkung und Ölverlust können sie in allen Jahrgängen überzeugen. Schwachstelle: Nach elf Jahren sind die Antriebswellen überdurchschnittlich oft verschlissen.

Licht

Ein Colt-Fahrer sollte immer ein paar Ersatz-Glühlampen dabeihaben. Grund der Vorsorge: Laut TÜV bleiben die vorderen und hinteren Leuchten sehr oft dunkel.



Die Stufenheck-Variante des Colt heißt Lancer und bietet eine Menge Platz

Bremsen

Die Bremsscheiben, Bremsschläuche und Bremsleitungen der älteren Colt (Typ CAO) sind überdurchschnittlich oft defekt. Die jüngeren Modelle zeigen sich zwar solider, aber leider auch nicht ganz fehlerfrei. Hier sollte laut TÜV die hintere Fußbremse beobachtet werden.

Umwelt

Der grüne Punkt gehört unter jeden Colt. Grund: In keinem Jahr gibt es größere Mängel an Tank- oder Auspuffanlagen.

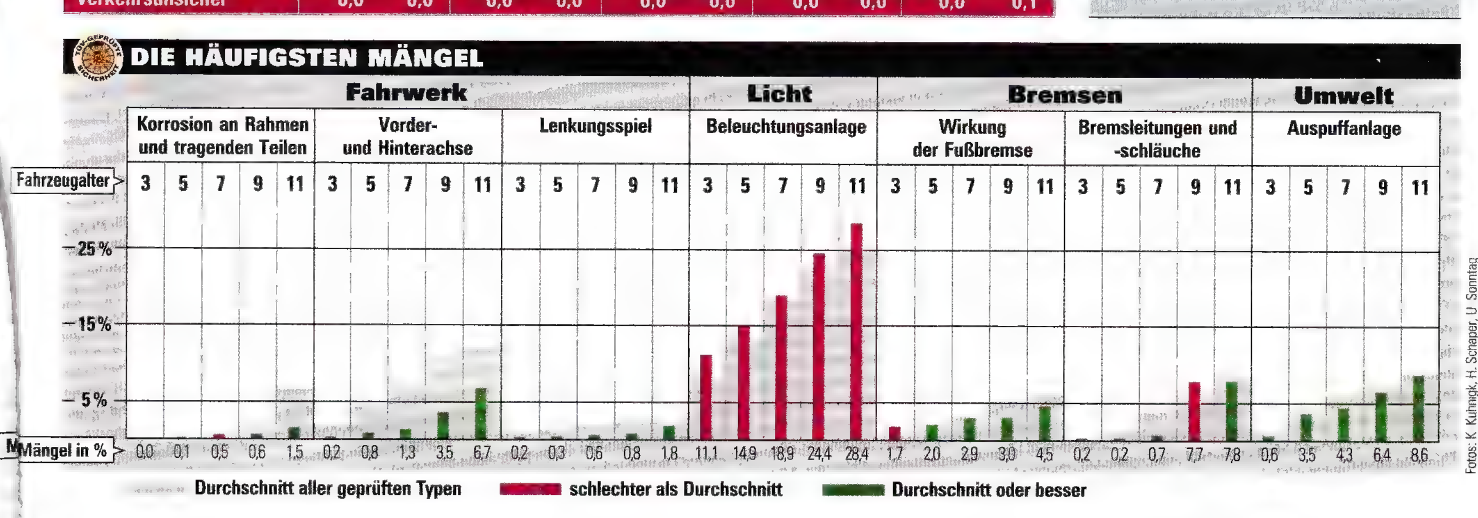
FAZIT Still und leise rollt der Colt nun seit über elf Jahren über deutsche Straßen. Und in dieser Zeit hat er sich sehr tapfer geschlagen. Auffällig ist jedoch, dass die drei Jahre alten Modelle bei der Hauptuntersuchung mehr erhebliche Mängel als der Schnitt aufweisen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Colt (CJO)	Ø	Colt (CJO)	Ø	Colt (CJO)	Ø	Colt (CAO)	Ø	Colt (CAO)	Ø
ohne Mängel	73,1	75,8	64,2	60,5	56,2	48,7	45,0	40,0	36,0	32,9
leichte Mängel	18,6	18,6	27,1	28,6	33,0	34,6	38,5	38,0	43,3	40,1
erhebliche Mängel	8,3	5,6	8,7	10,9	10,8	16,7	16,5	22,0	20,7	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, H. Schaper, U. Sonntag



MITSUBISHI CARISMA





Ausstrahlung besitzt der Mittelklasse-Mitsubishi eher wenig. Dafür aber eine Reife, die keine Sorgen bereitet

Der fällt niemals auf



Mitsubishi Carisma (Typ DAO)

Bauzeit: **1995 bis heute**

Motoren: **von 90 (1.6) bis 125 PS (1.9)**

DAT-Preise: **von 4250 bis 16 350 Euro**

Im Bild: Mitsubishi Carisma Fließheck nach dem Facelift 1999. Dieser Typ war bei den Kindern beliebter

▸ **Nutzwert** Der Name täuscht: Der Carisma war nie eine ausstrahlungskräftige Limousine, vielmehr erarbeitete sich der in Holland gebaute Japaner den Ruf einer soliden Familienkutsche (480 Liter Kofferraumvolumen). Im Übrigen wurde dort auch der Plattform-Bruder Volvo S/V40 zusammengeschraubt. 1999 bekam der Carisma ein Facelift, wurde dadurch aber nicht zum Revoluzzer. Er blieb der brave Mitsubishi-Mittelklässler, der er war. Optisch unauffällig: die Außen-Retuschen; immerhin bemühen sich Klarglas-Scheinwerfer, ein mit Plastik-Chrom eingefasster Kühlergrill und neue Heckleuchten um trendigeres Outfit. Auch Materialien und Innenraumdesign wirken besser, das Lederlenkrad der Avance-Version fasst man besonders gern an.

▸ **Fahrspaß** Spaß? Kommt drauf an, was man darunter versteht. Motortechnisch wurde es ab 1997 interessant. Die erstmals eingesetzten GDI-Maschinen (Benzin-direkteinspritzung) sollten nämlich für besseren Vortrieb sorgen und gleichzeitig sparen. Die Theorie hörte sich gut an. In der Praxis fühlten sich die 125 PS recht kräftig an, doch leider konnte man den Spareffekt nur mit dosiertem Gasfuß realisieren. Auf runde sechs Liter kamen vorsichtige Carisma-GDI-Fahrer. Das schaffen die seit 2000 erhältlichen Common-Rail-Diesel, die von Renault stammen, allemal (102 bis 115 PS). Und sind dabei mindestens genauso kräftig. In Sachen Fahrwerk hinkt der Carisma etwas hinterher. Auch die Lenkung könnte einen Tick präziser arbeiten. Exakt hingegen funktioniert das Schaltgetriebe.



Weniger schick, dafür aufgeräumt und übersichtlich. Fahrer-Airbag war Serie

▸ **Zuverlässigkeit** Nicht nur Frauen haben Problemzonen. Beim Carisma sind es Zylinderkopfdichtungen bei Dieselmaschinen, schnell durchgesessene Sitze, hakende Zündschlösser, defekte Wegfahrsperren, undichte Tanks, quietschende Handbremsen und ausgeschlagene Führungsgelenke an den Vorderachsen. Rost gibt es erfreulicherweise keinen.

Fahrwerk

Gar nicht mal schlecht, was Mitsubishi mit dem Carisma-Fahrwerk zeigt. Rostschutz: tadellos. Lenkungsspiel: besser als der Durchschnitt. Ölverlust: keiner. Einziger Mangel ist die Vorderachse. An fünf- und siebenjährigen Fahrzeugen wird Verschleiß fast dreimal so häufig beanstandet.

Licht

Nach fünf Jahren bleiben besonders häufig Abblendlicht, Blinker und vordere Leuchten dunkel. Wie es richtig glänzt, zeigen die hinteren Leuchten.



Mit Stufenheck sieht der Carisma noch braver aus. Die Käufer stört's nicht

Bremsen

Schlechte Noten für die hintere Fußbremse – in allen Jahren liegen die Werte weit über dem Schnitt. Die restliche Anlage ist in Ordnung. Lobenswert sind Bremsschläuche und -leitungen. Nicht einmal nach sieben Jahren gibt's hier Grund zum Klagen.

Umwelt

Kraftstoffanlagen werden meist im siebten Jahr undicht. Nicht aber die Auspufftöpfe – denn die scheinen zu halten.

FAZIT Ab dem fünften Jahr wird dem Carisma die TÜV-Plakette häufiger verwehrt als im Durchschnitt. Der Grund: die deutlich erhöhte Mängelquote an der Vorderachse. Auch die Bremswirkung hinten lässt oft zu wünschen übrig. Ansonsten ist das Auto eher unauffällig.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Carisma	Ø	Carisma	Ø	Carisma	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	78,8	75,8	57,0	60,5	48,9	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	16,1	18,6	26,2	28,6	31,3	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	5,1	5,6	16,8	10,9	19,8	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,1	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,4	11,8	13,5	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,1	0,3	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	6,3	13,1	17,8	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,1	3,4	5,2	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,1	0,1	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,6	4,0	4,3	–	–

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: K. Kuhnigk, H.-J. Mau





Leider keine Erfolgsgeschichte: Mit jeder neuen Generation wurde Mitsubishis Mittelklasse schlechter beim TÜV

Ein untypischer Japaner



Mitsubishi Galant (Typ EAO)

Bauzeit: 1997 bis heute

Motoren: von 133 (2.0) bis 163 PS (2.5)

DAT-Preise: von 8650 bis 18 900 Euro

▸ **Nutzwert** Der 1997 neu gestylte Mitsubishi bot nicht nur im Fond gute Kniefreiheit und Sitztiefe, sein gesamtes Platzangebot lag über dem Klassenschnitt. Dazu passten die dezent-elegante Einrichtung und die saubere Verarbeitung. Ablagen? Vorn ausreichend, hinten gar keine. Dafür großer, nach Bedarf erweiterbarer Kofferraum (470 Liter). Lade-Minus: voluminöse Radkästen und das Gepäck quetschende Scharnierbügel.

▸ **Fahrspaß** Ab 99 gab es die Benzindirekteinspritzung auch im Galant. Wer unter 2500 Touren blieb, konnte tatsächlich Kraftstoff sparen. Ansonsten wurde der 2.4 GDI mit 150 PS recht durstig.

▸ **Zuverlässigkeit** Probleme kann es mit quietschenden Scheibenbremsen und Kantenrost geben.



Mitsubishi Galant (Typ E 50)

Bauzeit: 1993 bis 1997

Motoren: von 90 (2.0 D) bis 170 PS (2.5)

DAT-Preise: von 3000 bis 7200 Euro

▸ **Nutzwert** Bereits seit 1993 gab es Limousine und Fließheck im Angebot. Mit großem Kofferraum, genügend Platz für fünf Personen und guter Ausstattung waren beide Japaner absolut familientauglich. Auch in puncto Verarbeitung konnten die Besitzer der E 50 nicht klagen. Schade, den großen Kombi gab's erst ab 1997.

▸ **Fahrspaß** Durch ihren seidenweichen Lauf passen die beiden V6 (150/170 PS) prima zu den Reiselimousinen. Auch der kleine Vierzylinder (137 PS) hat dank zweier Ausgleichswellen einen ruhigen Klang. Nicht zu empfehlen: der ruppige 1.8-Benziner und der rau klingende 2.0-Diesel.

▸ **Zuverlässigkeit** Rost? Nur am Auspuff der Stadtautos. Da nerven schon eher undichte Türgummis oder defekte Spurstangenköpfe.



Mitsubishi Galant (Typ E 30/39)

Bauzeit: 1988 bis 1993

Motoren: von 75 (1.8 D) bis 150 PS (2.0)

DAT-Preise: von 850 bis 2700 Euro

▸ **Nutzwert** Schon 1988 hatte der Galant eine sehr gute Verarbeitung. Zwar war das Innenraum-Design eher langweilig und trist, dafür bot die Limousine eine Menge Platz für bis zu fünf Personen. Nach dem Stufenheck präsentierte Mitsubishi 1989 das ebenso geräumige Fließheck. Ein Kombi war nicht zu haben.

▸ **Fahrspaß** Das Fahrwerk der Japaner war damals schon auf lange Reisen ausgelegt. Wer eine sportliche Abstimmung bevorzugt, wählt den GTi Dynamic 4, eine Allrad-Version mit 150 PS. Auch Dieseltriebwerke gab es. Der 75-PS-Selbstzünder verbrauchte rund 7,5 Liter Kraftstoff.

▸ **Zuverlässigkeit** Wie bei den neuen Galant-Modellen gibt es wenig zu nörgeln. Ihrem Alter entsprechend rosten sie stärker.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Der Korrosionsschutz erfüllt seine Aufgabe ganz gut. Positiv sind geringer Ölverlust und mängelfreie Antriebswellen der neueren Modelle. Die Vorderachsen der älteren Modelle (Typ E 30/39) hatten wenig Probleme. Anders bei den Nachfolgern, hier gab's in jedem Jahr Grund zur Klage. In allen Altersklassen gibt es massive Beanstandungen an der Lenkung.

Licht

Außer den Blinkern der großen Galant überzeugen auch die hinteren Leuchten der E 30/39. Die übrige Lichtanlage fällt durch. Zumindest ist in fast jedem Baujahr überdurchschnittlich viel defekt.

Bremsen

Gar nicht mal schlecht, was Mitsubishi in Sachen Bremsen zeigt. Außer der Feststellbremse bei drei- und fünfjährigen Fahrzeugen sowie den Bremsscheiben der älteren E 30/39 hat der TÜV nur ganz wenig zu beanstanden.

Umwelt

Dichte Kraftstoffanlagen und selten Mängel an Auspuffen – geht doch.



Den schicken großen Galant Kombi gab es erst ab 97 mit 1400 Liter Stauraum

FAZIT Wer einen älteren Galant fährt, hat wenig Probleme mit seinem Wagen. Das kann auch die TÜV-Statistik bestätigen. Allerdings haben gerade junge Fahrzeuge überdurchschnittlich viele „erhebliche" Mängel. Besonders Vorderachse und Lenkung sind betroffen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Galant (EAO)	Ø	Galant (EAO)	Ø	Galant (E50)	Ø	Galant (E50)	Ø	Galant (E30)	Ø
ohne Mängel	67,7	75,8	59,2	60,5	55,0	48,7	44,6	40,0	37,9	32,9
leichte Mängel	23,0	18,6	29,7	28,6	32,7	34,6	38,0	38,0	39,4	40,1
erhebliche Mängel	9,3	5,6	11,1	10,9	12,2	16,7	17,4	22,0	22,7	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,3	2,1	1,8
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	5,9	6,5	7,7	7,9	5,2
Fahrwerk	Lenkungsspiel	2,4	4,0	3,3	4,2	10,0
Licht	Beleuchtungsanlage	12,1	16,6	18,8	22,5	24,3
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,6	1,3	1,5	2,6	4,1
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,1	0,3	2,3	3,9
Umwelt	Auspuffanlage	0,6	1,1	3,6	6,4	8,4

Mängel in %

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: S. Gehrt, H.-J. Mau, H. Schaper





Japanische Autos gelten gemeinhin als zuverlässig – die Siebensitzer von Mitsubishi machen da eine Ausnahme

Wenig Spaß im Space



Mitsubishi Space Wagon (Typ N 50)

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 133 (2.0) bis 150 PS (GDI)

DAT-Preise: von 10 900 bis 20 500 Euro

▸ **Nutzwert** Ein wenig ist der aktuelle Space Wagon gegenüber seinem Vorgänger gewachsen, doch sein Grundübel – die zu tief platzierte Rückbank – malträtiert nach wie vor die hinten Sitzenden. Das Kofferraumvolumen (240 bis 1930 Liter) entspricht Klassenstandard, ist also bei voller Besetzung mit sieben Personen schon arg knapp. Nur wer die ohnehin unbequemen Stühle sechs und sieben zu Hause lässt, kann genügend Gepäck mitnehmen. Ebenfalls auf Klassenniveau: das Sicherheitspaket mit ABS, Front- und Seitenairbags für alle Modelle. Spürbar verbessert gegenüber dem alten Modell wurde die Verarbeitung, die aber noch weit von dem entfernt ist, was Honda oder Toyota liefert.

▸ **Fahrspaß** Wichtigster Antrieb ist der 2,4-Liter-Benzindirekteinspritzer GDI, der agil und durchzugsstark agiert, aber leider nicht so richtig viel spart.

▸ **Zuverlässigkeit** Das Motormanagement der GDI-Motoren kann gelegentlich streiken, vor allem beim Baujahr 99. Auch die Wegfahrsperre macht mal Ärger, die Kupplung zeigt hohen Verschleiß, und ein Rückruf betraf den zu Undichtigkeiten neigenden Benzintank. Noch nicht ganz geklärt: Ventilschäden am GDI.



Mitsubishi Space Wagon (Typ N 30)

Bauzeit: 1991 bis 98

Motoren: von 75 (1.8 TD) bis 133 PS (2.0)

DAT-Preise: von 1500 bis 8900 Euro

▸ **Nutzwert** Auch Mitsubishi kann nicht zaubern, das angegebene Kofferraumvolumen von 676 Litern bezieht sich natürlich auf den Fünfsitzer. Stehen noch zwei Notsitze im Gepäckabteil, reicht der Platz nur noch für ein paar Handtäschchen. Recht ordentlich ist die Verarbeitung, allerdings gehören Stoffe und erst recht die Teppiche zu der pflegeintensiven Sorte, die trotzdem bald schmuddelig aussieht. Besser: die Sicherheitsausrüstung mit ABS ab Baujahr 92 und Doppelairbag ab März 95.

▸ **Fahrspaß** Den Antrieb übernehmen zwei Benziner mit 122 und 133 PS, bis 96 gab es auch zwei rumpelige Diesel. Relativ selten, aber in schneereichen Gegenden ein Tipp: die bis 95 gebauten Allrad-Versionen. Einen zwiespältigen Eindruck hinterlässt das Fahrwerk: Zwar sorgt es für gute Straßenlage, aber nicht eben viel Federungskomfort – besonders Querfugen zimmern ungebremst zu den Mitfahrern durch.

▸ **Zuverlässigkeit** Ein paar Motorschäden sind aktenkundig, gelegentlich kann die Riemenscheibe auf der Kurbelwelle brechen, und manchmal behindern feuchte Verteilerkappen den Start – betroffen sind stets Fahrzeuge vor Baujahr 97. Unterm Strich aber sind die älteren Space Wagon zuverlässiger als ihre Nachfolger.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Bei den aktuellen Space Wagon hapert es mit den Antriebswellen, der älteren machen Spiel in der Lenkung und gelegentlich auch ausgeschlagene Vorderachsen zu schaffen. Rost jedoch ist nur selten zu finden.

Licht

Katastrophal der Zustand der Heckleuchten, die Scheinwerfer hingegen machen erst ab dem neunten Jahr Ärger. Immerhin sind die Blinker und die Einstellung des Abblendlichts meistens in Ordnung.



Kurzware: Kompaktvan Space Runner für maximal fünf Personen

Bremsen

In allen Jahrgängen – auch beim aktuellen Modell – wird die Wirkung der Fußbremse öfter mal beanstandet, wogegen die Handbremse kaum je Grund zur Beanstandung bietet. Ab dem neunten Jahr oft marode: die Bremsleitungen.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage wird nur selten beanstandet, wogegen der Auspuff schon ab dem fünften Jahr den Durchschnittswert übersteigt.

FAZIT Trotz typischer Schwächen wie Auspuff, Beleuchtung und Bremse schneidet der Space Wagon stets etwas besser ab als der Durchschnitt der Fahrzeuge. Der Grund: Auch bei den Mängelschwerpunkten liegen die Raten nicht über dem Durchschnitt.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ N 50	Ø	Typ N 30	Ø	Typ N 30	Ø	Typ N 30	Ø	Typ N 30	Ø
ohne Mängel	79,4	75,8	64,0	60,5	53,5	48,7	43,2	40,0	35,1	32,9
leichte Mängel	15,9	18,6	28,0	28,6	35,8	34,6	38,8	38,0	42,1	40,1
erhebliche Mängel	4,7	5,6	8,0	10,9	10,7	16,7	18,0	22,0	22,7	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Fahrwerk: Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,3	1,5	4,8
Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse	0,3	1,5	2,3	4,3	9,4
Fahrwerk: Lenkungsspiel	0,0	1,0	1,1	3,2	6,7
Licht: Beleuchtungsanlage	8,0	13,8	19,7	25,1	28,5
Bremsen: Wirkung der Fußbremse	1,5	2,3	3,1	5,8	4,1
Bremsen: Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,2	0,8	3,7	5,7
Umwelt: Auspuffanlage	0,7	4,1	7,1	9,3	9,0

Mängel in % (Skala: 5 %, 15 %, 25 %)

Durchschnitt aller geprüften Typen | schlechter als Durchschnitt | Durchschnitt oder besser

Fotos: K. Kannigk, U. Sonntag, Work

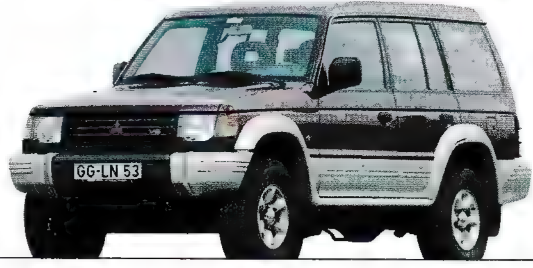


MITSUBISHI PAJERO



Unverwüstlich? Nein, auch wenn sich der Pajero robust durchs Gelände schlägt, zeigt er einige Schwächen

Bulle für fast alle Fälle



Mitsubishi Pajero (Typ V 20)

Bauzeit: 1991 bis 2000

Motoren: von 99 (2.5 D) bis 194 PS (3.5)

DAT-Preise: von 5200 bis 27 400 Euro

Die großen fünftürigen Pajero haben nicht nur eine Menge Platz im Fond, sie waren auch beliebter als die Dreitürer

▸ **Nutzwert** Wer Pajero wählt, braucht keine festen Straßen mehr. Denn theoretisch kommt der allradgetriebene Mitsubishi überall durch. Und das dank Zentraldifferenzial mit Viskokupplung und Reduktionsgetriebe. Doch zurück zu den praktischen Werten der großen Fahrzeuge. Mit 1080 bis 2050 Liter Kofferraumvolumen und dritter Sitzreihe (Fünftürer) sowie enormer Zugkraft ist der Pajero wohl fast jeder Alltagssituation gewachsen. Dabei sitzen die Insassen hoch, genießen eine gute Rundumsicht. Die 12,6 Meter Wendekreis sind allerdings auch mit Servolenkung zu viel.

▸ **Fahrspaß** Dank Allrad, Sperren und Geländeuntersetzung fühlt sich der Pajero vor allem abseits der Piste pudelwohl. Er hat jedoch nichts mit der aktuellen SUV-Welle gemein. Soll heißen, sein Fahrverhalten ist halt das eines urigen Offroaders. Also: recht schwammige Lenkung, stoßige Federung und übersteuerndes Fahrverhalten. Bei den Motoren entscheidet man sich am ehesten für einen Diesel. Denn die angebotenen starken Benziner (3.0 mit 150/177/181 PS; 3.5 mit 194/202/208 PS) sind mit 15 bis 17 Liter Durchschnittsverbrauch keinesfalls ökonomisch.



Funktionalität statt Design-Schnickschnack. Sogar einen Kompass gibt es

▸ **Zuverlässigkeit** Egal ob man riesige Räder aufschraubt oder mit der Serienbereifung unterwegs ist – das Lenkspiel nimmt bei allen Pajero beängstigende Ausmaße an. Zumindest stellt das der TÜV in allen Baujahren fest. Auch der Rest hat so seine Schwachstellen: Eingerostete Bremsleitungen, Ölverlust an Motoren oder auch Getriebeschäden sind keine Seltenheit. Jedoch kommt die einfache Konstruktion den Hobby-Schraubern entgegen. Nach ein paar Übungsstunden wird das Gröbste meist von den Besitzern selbst gerichtet. Stören nur noch die hohen Ersatzteilpreise den Unterhalt. Wer einen Gebrauchten sucht, sollte sich für ein Modell vom Typ L 40/V 20 entscheiden. Die zweite Form des Pajero ist zwar rundlicher, aber deutlich solider gebaut.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Pajero	Ø	Pajero	Ø	Pajero	Ø	Pajero	Ø	Pajero	Ø
ohne Mängel	71,4	75,8	54,4	60,5	44,6	48,7	39,4	40,0	31,9	32,9
leichte Mängel	23,6	18,6	33,9	28,6	41,7	34,6	42,3	38,0	44,5	40,1
erhebliche Mängel	5,0	5,6	11,7	10,9	13,7	16,7	18,2	22,0	23,5	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Vor Rost sind die schweren Kisten aus Japan gut schützt. Vorder- und Hinterachse erweisen sich auch nach Jahren als robust. Weder vorn noch hinten findet man erhöhten Verschleiß. Ganz anders die Lenkung. In allen Altersklassen wird erhöhter Verschleiß festgestellt. Folge: zu großes Lenkspiel.

Licht

Das Ergebnis der Lichtanlagenüberprüfung: unentschieden. Vordere und hintere Leuchten sind schlecht, der Rest ist okay.



Mit dem Pajero im Gelände unterwegs sein bringt vor allem eine Menge Spaß

Bremsen

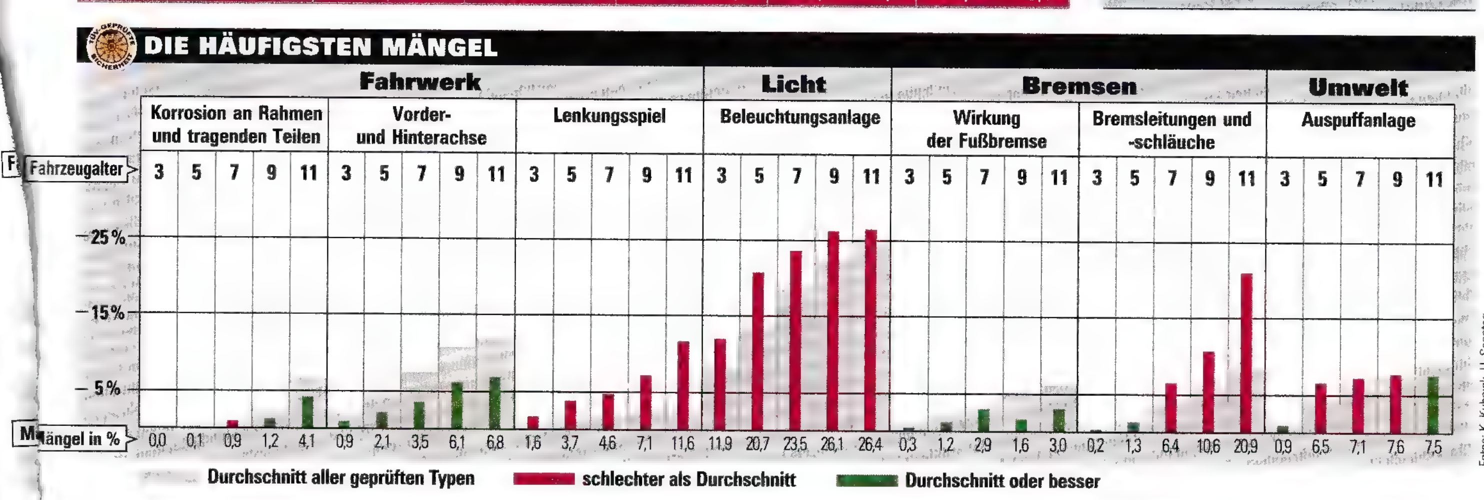
Die Bremsanlage der Fahrzeuge weist über die Jahre doch einige Fehler auf. Besonders Bremsleitungen und vordere Fußbremse fallen den TÜV-Prüfern dabei auf. Tadellos funktionieren dagegen Feststellbremse und hintere Fußbremse.

Umwelt

Den Blauen Engel bekommt keiner der schweren Geländewagen. Dafür sind an Kraftstoff- und Auspuffanlagen bereits nach fünf Jahren zu viele Mängel.

Fazit In allen Jahrgängen absolvieren weniger Pajero die Hauptuntersuchung mängelfrei als der Schnitt. Dabei handelt es sich aber überwiegend um leichte Mängel. Aufpassen sollten Gebrauchtwageninteressenten aber dennoch auf die Lenkung und die Bremsleitungen.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL







Von A nach B, möglichst preiswert. In diesem Fall ist der Nissan Micra das beste Mittel zum Zweck

Knuffig, klein, zuverlässig



Nissan Micra (Typ K11)

Bauzeit: 1993 bis 2002

Motoren: von 55 (1.0) bis 82 PS (1.4)

DAT-Preise: von 1700 bis 8400 Euro

▸ Nutzwert Beim Modellwechsel 1993 blieben dem Micra seine Grundwerte. Nämlich solide Verarbeitung, günstiger Preis und eine in dieser Klasse bemerkenswerte Kopffreiheit. Selbst Sitzriesen fühlen sich in diesem 3,72-Meter-Mini wohl, obwohl er stets etwas dosenhaft wirkt. Doch für lange Reisen wurde er nicht gebaut, Micras Heimat ist der Berufsverkehr in der Stadt. Und wer auf dem Weg zur Arbeit noch vor dem Kindergarten halten muss, freut sich über den Micra mit vier Türen; Singles bevorzugen den Zweitürer.

▸ Fahrspaß Theoretisch sollten Micra-Fahrer auch auf der Kart-Bahn gut abschneiden. Zumindest erinnert das Fahrwerk an rasante Hallensportgeräte. Bei den Motoren ist bereits die Basis ausreichend bestückt. Der Hubraum-Zwerg (998 cm³) leistet 55 PS und beschleunigt den leichten Micra auf immerhin 150 km/h. Dabei hält sich der Verbrauch stets im Rahmen (6,5 Liter auf 100 Kilometer).

▸ Zuverlässigkeit Der knuffige Micra gilt als zuverlässiger Wegbegleiter, der sich kaum technische Pannen leistet. Hauptproblem – wie auch schon beim Vorgänger – bleibt Kantenrost und Korrosion an Fahrwerkteilen.



Nissan Micra (Typ K10)

Bauzeit: 1983 bis 1993

Motoren: 50 oder 54 PS (1.2)

DAT-Preise: von 750 bis 1300 Euro

▸ Nutzwert Die ersten Micra vom Typ K10 sind mittlerweile bereits 21 Jahre alt – und noch immer auf unseren Straßen zu sehen. Die alte Regel „Was nicht da ist, geht auch nicht kaputt" gilt für den Micra seit Jahrzehnten; es ist die Stärke des schlichten Kleinwagens. Große Heckklappe, umklappbare Rückbank, praktische Ablagen im Innenraum – was braucht man im Stadtalltag schon mehr?! Die Verarbeitung der ersten Micra-Generation war allerdings noch sehr dürftig. Wohl jeder Micra der ersten Stunde scheppert mittlerweile wie eine Kinderrassel.

▸ Fahrspaß Mit den 50 PS der Basisversion ist der Micra bereits flott unterwegs – kein Wunder bei nur 750 Kilo Gesamtgewicht. In puncto Fahrwerk würde man heutzutage abwinken, doch für die damalige Zeit geht es allemal in Ordnung.

▸ Zuverlässigkeit Auch dieser Micra wurde meist nur quer durch die Stadt getrieben. Deshalb heißen die typischen Krankheiten: Auspuffschäden, Kupplungs- und Getriebedefekte. Aber nur, wenn nicht vorher schon der Rost ganze Arbeit geleistet hat. Was aufgrund schlechter Vorsorge wohl in den meisten Fällen geschah. Also nicht wundern, wenn betagte K10 meist schon an den Schwellern geschweißt wurden.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Das eigentliche Problem beider Micra-Typen heißt Korrosion. Entsprechende Altersvorsorge wurde dem Käufer überlassen. Ebenfalls Grund für Kritik geben Gelenkwellen und die Hinterachse im Alter. Besser ist der Kleinwagen an Vorderachsen und an der Lenkung. Laut TÜV sogar besser als der Durchschnitt.

Licht

Richtig schlecht: die Einstellung der Scheinwerfer. Aber auch der Rest funktioniert nur in jungen Jahren besser als beim Durchschnittsauto.



Der Kleine kann in Kurven großen Spaß machen. Hier ein facegeliftetes Modell

Bremsen

Der Alte kann es anscheinend besser. Zumindest schneiden Feststellbremse und hintere Fußbremse des K10 besser ab. Bei vorderer Fußbremse, Bremsleitungen und Bremsscheiben kann der K11 nur in jungen Jahren beeindrucken. Bestnoten gibt es in allen Jahren für sehr haltbare Bremsschläuche.

Umwelt

Löcher im Auspuff? Ja, doch erst nach elf Jahren. Die Kraftstoffanlagen können bereits nach neun Jahren lecken.

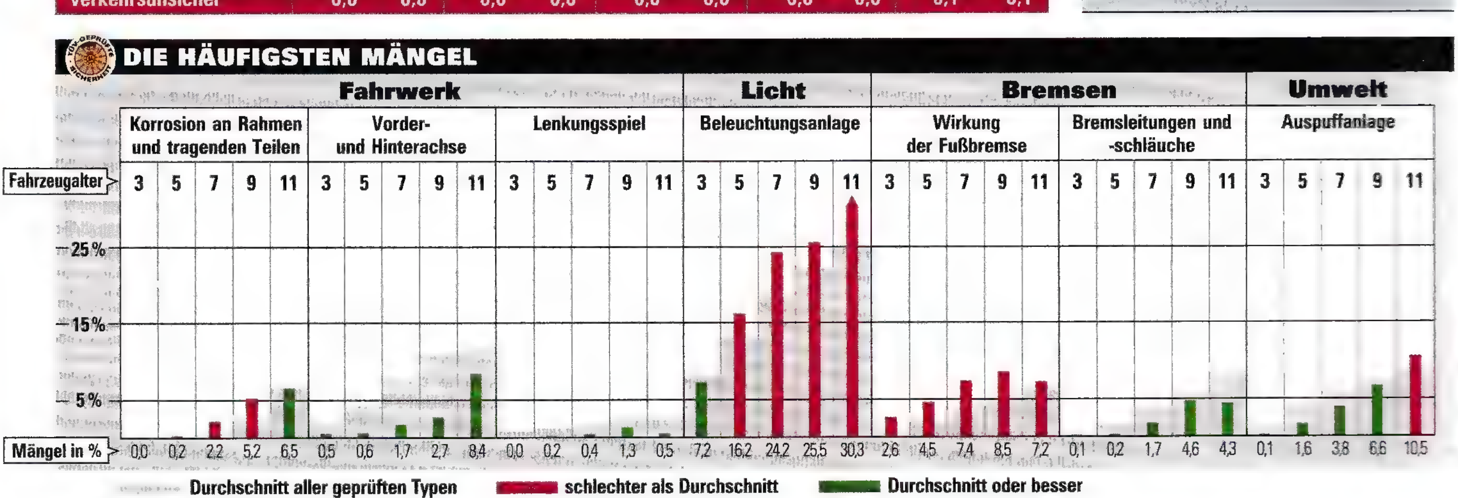
FAZIT Die kleinen Japaner schlagen sich recht wacker. Laut TÜV gibt es in allen Jahren weniger erhebliche Mängel als beim Durchschnitt. Wer länger Spaß am Micra haben will, sollte einen Termin beim Auto-Konservierer vereinbaren. Nur das bremst langfristig den Rost aus.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Micra (K11)	Ø	Micra (K11)	Ø	Micra (K11)	Ø	Micra (K11)	Ø	Micra (K10)	Ø
ohne Mängel	78,8	75,8	63,2	60,5	50,0	48,7	41,5	40,0	32,4	32,9
leichte Mängel	16,1	18,6	28,2	28,6	36,0	34,6	38,3	38,0	44,4	40,1
erhebliche Mängel	5,1	5,6	8,6	10,9	14,0	16,7	20,2	22,0	23,1	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



T. Bader, K. Kuhnigk, H. Schaper





Kein leichtes Erbe, doch der Sunny-Nachfolger Almera hat es geschafft. Er verteidigt den guten Ruf seiner Ahnen

Alle Achtung, Almera!



Nissan Almera (Typ N15)

Bauzeit: 1995 bis 2000

Motoren: von 75 (1.4) bis 143 PS (2.0)

DAT-Preise: von 2900 bis 8400 Euro

▸ **Nutzwert** Man nehme einen Golf, verarbeite ihn gut und verlange dafür einen fairen Preis – so war wohl die Vorlage für den Almera. Auf 4,12 Meter Länge lösten die Nissan-Techniker die Aufgabe erfolgreich mit drei oder fünf Türen, 340 Liter Kofferraumvolumen, einer geteilt umlegbaren Rückbank sowie einer guten Sicherheitsausstattung (ABS, Fahrer-, Beifahrer- und Seitenairbags). Braucht man wirklich mehr?

▸ **Fahrspaß** Ein Almera ist kein fahrdynamisches Playboy-Auto, dazu passt das eher neutral abgestimmte Fahrwerk absolut nicht. Die narrensichere Abstimmung macht den Almera auch für Fahranfänger interessant, mit der etwas unkomfortablen Federung lernt man leben. Im Motorraum erfreut sich der 1,6-Liter-Benziner großer Beliebtheit. Seine 90 PS beschleunigen den 1145-Kilo-Japaner in 11,1 Sekunden auf Tempo 100.

▸ **Zuverlässigkeit** Für Respekt sorgte das Dauertest-Ergebnis in der AUTO BILD-Redaktion. 97 000 km spulte der solide Nissan ab und leistete sich dabei keinerlei Schnitzer. Jedoch können Kantenrost und klappernde Seitenscheiben die Besitzer nerven. Ein Check schadet also auch hier nie.

Nissan Sunny (Typ N14)

Bauzeit: 1991 bis 1995

Motoren: von 54 (1.7 D) bis 220 PS (2.0)

DAT-Preise: von 350 bis 7300 Euro

▸ **Nutzwert** Die Geburtsstunde des Sunny liegt weit zurück – 1978 ging der Ur-Sunny am europäischen Auto-Himmel auf. Das erklärt, weshalb der Sunny bis heute als robuster Alltags-Bewältiger gilt. Besonders der Traveller (Sunny-Kombi) war beliebt und wurde bis 2000 parallel zum Almera gebaut.

▸ **Fahrspaß** Der Sunny zählt zu den anspruchslosen Vernunft-Fahrzeugen. Gleiten und Sparen stehen bei den Motoren im Vordergrund – langlebig ist die gesamte Palette. Dennoch wollten es die Ingenieure wissen und pflanzten dem „GTi-R" einen 2,0-Liter-Benziner mit 220 PS ein. Heute gelten diese Renner als ausgestorben.

▸ **Zuverlässigkeit** Auch wenn der Sunny mit guter Technik glänzte – sein Rost-Problem frisst ihn buchstäblich auf. Mit Kantenrost geht es los. Da Sparen beim Erstbesitzer meist im Vordergrund stand, wurde selten nachträglich in Hohlraum- und Unterbodenschutz investiert. Der erste Blick am Gebrauchtwagen sollte daher stets dem Blech gelten. In Sachen Technik ist der Sunny kaum anfällig. Vorsicht ist jedoch bei defekten Thermostaten und Thermo-Schaltern geboten. Bei Defekten brennt die Zylinderkopfdichtung schnell durch. Und dann ist wirklich Schluss mit dem Sparen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Almera	Ø	Almera	Ø	Almera	Ø	Sunny	Ø	Sunny	Ø
ohne Mängel	82,5	75,8	72,6	60,5	61,0	48,7	39,1	40,0	35,0	32,9
leichte Mängel	13,8	18,6	21,8	28,6	30,8	34,6	41,3	38,0	41,8	40,1
erhebliche Mängel	3,7	5,6	5,6	10,9	8,2	16,7	19,6	22,0	23,1	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die Lenkung bringt den beiden Japanern keinen Ärger ein, im Gegenteil: Dafür gibt es volle Punktzahl des TÜV. Ein leidiges Thema ist dagegen das Rostproblem – ebenfalls an beiden Typen. Der Almera ist sonst recht fit. Am Bruder Sunny finden die Prüfer noch zwei Problemstellen: Hinterachse und Antriebswellen.

Licht

Laut TÜV bleiben die Leuchten des Sunny öfter dunkel. Der Nachfolger Almera kennt dieses Problem nicht mehr.



Traveller bedeutet Reisender, und der fühlt sich im Kombi wohl

Bremsen

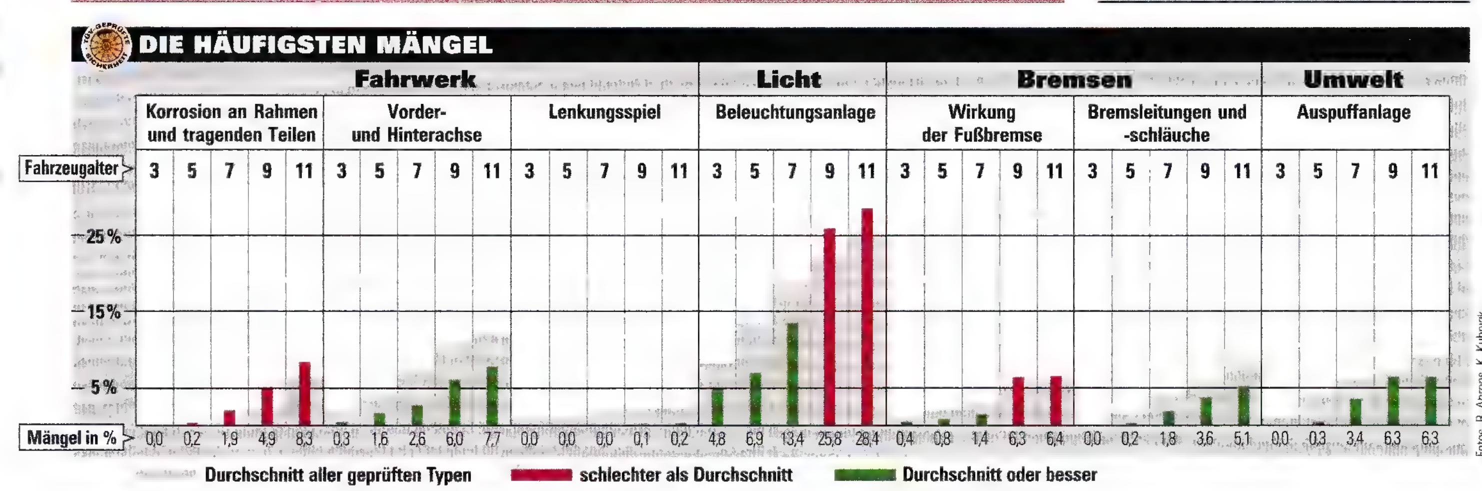
Bremsprobleme sind an einem Almera höchst selten. Besonders gut schneiden Feststellbremse und Bremsschläuche ab. Der Sunny ist in die Jahre gekommen – zumindest was die Bremsanlage betrifft. Allen voran werden Fußbremse vorn und Bremsleitungen sehr oft bemängelt.

Umwelt

Die beiden Nissan-Brüder liegen mit Problemen an Kraftstoff- und Auspuffanlagen besser als der Durchschnitt.

FAKT

Auch wenn den Sunny viele gemocht haben, der Almera ist einfach besser. Das zeigen die TÜV-Zahlen sehr eindrucksvoll. Einzige Ausnahme bildet das Kapitel Korrosion. Dieses Problem hat Nissan auch beim neuen Almera noch nicht gänzlich in den Griff bekommen.



Fotos: B. Ahrens, K. Kuhnigk





Nissans Muster-Mittelklasse ist gar nicht so zuverlässig – spätestens nach neun Jahren ist die Luft raus

Verfallsdatum beachten



Nissan Primera (Typ P11)

Bauzeit: 1996 bis 2002

Motoren: von 90 (2.0 TD) bis 140 PS (2.0)

DAT-Preise: von 4200 bis 13 900 Euro

▸ **Nutzwert** Mal abgesehen vom etwas knappen Knieraum vor den Rücksitzen passt das Raumangebot des Primera in die Mittelklasse, das Kofferraumvolumen liegt gar deutlich drüber. Drei Karosserieausführungen sind zu finden: Viertürer mit Stufenheck, der Fünftürer mit Fließheck und der Kombi mit dem Beinamen Traveller. ABS und zwei Airbags sind obligatorisch beim Typ P11, ab Ende 97 kamen noch Sidebags dazu.

▸ **Fahrspaß** Der Zweiliter-Turbodiesel ist kein Quell reiner Freude, daher selten. Die Benziner sind wesentlich spritziger, der 1,6-Liter sogar einigermaßen sparsam. Typisch für den Primera ist das straffe, handliche Fahrwerk, das allerdings mit Federungskomfort geizt. Dafür liegt der Japaner recht sicher auf der Straße.

▸ **Zuverlässigkeit** Sorgenkind ist der 1,6-Liter, dessen Motorsteuerung einen Hang zum Ruckeln und zu schwankendem Leerlauf hat. Dazu sorgen die elektrischen Fensterheber ab und zu für Verdruss. Besonders anfällig ist das Baujahr 97, da können die Kraftstoffpumpe sowie deren Sicherungen und Relais versagen. Auch Batterie und Generator machen Probleme, dazu neigen die Getriebe zum Singen, und die Kupplung gilt als verschleißfreudig.



Nissan Primera (Typ P10)

Bauzeit: 1990 bis 1996

Motoren: von 75 (2.0 D) bis 150 PS (2.0 GT)

DAT-Preise: von 500 bis 6250 Euro

▸ **Nutzwert** Der Primera war 1990 Nissans Schritt in die Moderne, auf Anhieb konnte das ebenfalls in drei Karosserieausführungen angebotene Mittelklassefahrzeug etablierten Konkurrenten wie dem Opel Vectra Paroli bieten. Heute ist ein alter Primera sogar die bessere Wahl, weil deutlich weniger rostgefährdet.

▸ **Fahrspaß** Das Fahrwerk ist handlich, wenn auch nicht sehr komfortabel, lässt sich aber hinsichtlich seiner Fahrsicherheit nichts nachsagen. Am häufigsten angeboten werden der 1,6-Liter mit 90 PS und der durchzugsstarke Zweiliter mit 115 PS – beide nicht sehr sparsam. Trotzdem ist der lahme Zweiliter-Saugdiesel keine Alternative, schon wegen seiner hohen Besteuerung.

▸ **Zuverlässigkeit** Der erste Primera und Nachfolger des Bluebird kommt langsam in die Jahre, so sorgen undichte Ausgleichsbehälter für Kühlwasserverlust und Überhitzungserscheinungen wie durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen. Häufig kommt es zu Ölverlust am hinteren Kurbelwellendichtring und als Folgeschaden zu einer verölten Kupplung, außerdem treten immer öfter Verarbeitungsmängel wie lockere Türdichtungen auf. Gelegentlich streikt das Getriebe, dann lässt sich der Rückwärtsgang nicht mehr einlegen.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die ersten sieben Jahre hält sich der Primera recht gut, aber dann geht's los: defekte Vorder- und Hinterachse sowie auch Rost. Bei allen Jahrgängen problematisch: die Antriebswellen.

Licht

Nach dem dritten Jahr werden die Durchschnittswerte fast in allen Einzeldisziplinen überschritten, am deutlichsten bei Scheinwerfern, Warneinrichtungen und den Rückleuchten. Einzig die Einstellung des Abblendlichts erntet vergleichsweise wenig Kritik.



Reise-Koffer: Der Traveller ist der Lastesel in der Primera-Familie

Bremsen

Die Bremswirkung an der Vorderachse zeigt ab dem siebten Jahr leichte Schwächen, an der Hinterachse hingegen gibt es inklusive der Handbremse nur wenig zu bemängeln. Ebenfalls ab der dritten Hauptuntersuchung sind korrodierte Bremsleitungen ein Problem.

Umwelt

Ganz selten kommt es zu Kraftstoffverlusten, die Auspuffanlage hingegen macht ab dem siebten Jahr verstärkt Probleme.

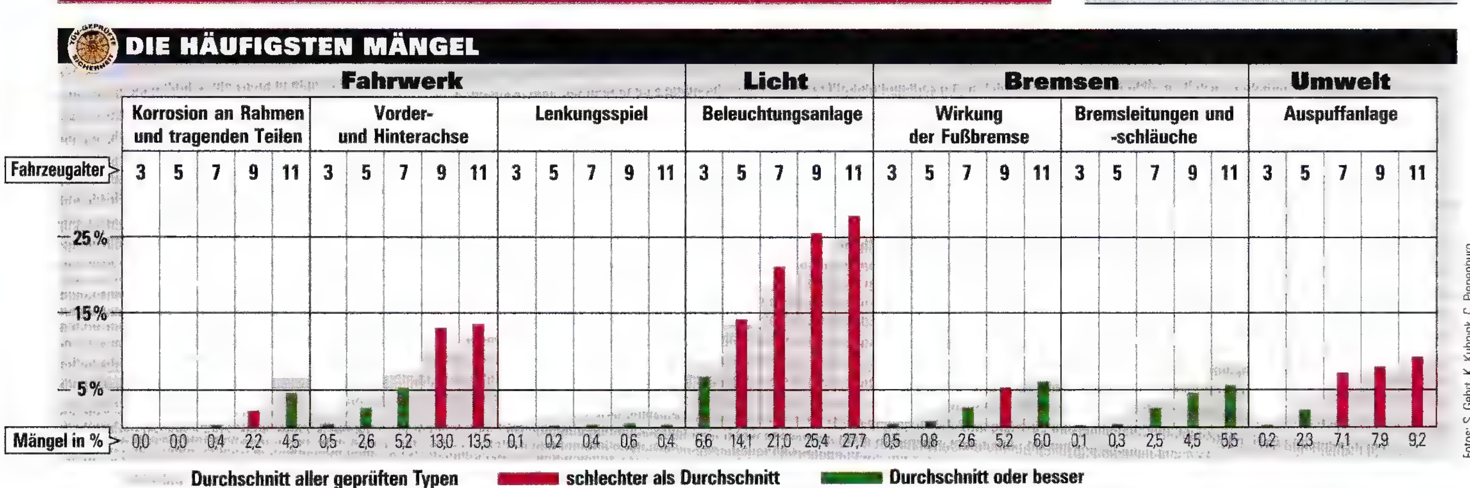
FAZIT Es ist beinahe, als würde ein Schalter umgelegt – ab dem siebten Jahr steigt die Mängelquote des Primera deutlich an. Nicht wegen Rost, der hält sich zurück. Aber defekte Achsen, Beleuchtung und Bremsleitungen machen eine Instandsetzung öfter notwendig.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Primera (P11)	Ø	Primera (P10)	Ø	Primera (P10)	Ø	Primera (P10)	Ø	Primera (P10)	Ø
ohne Mängel	80,6	75,8	65,2	60,5	51,4	48,7	39,2	40,0	34,0	32,9
leichte Mängel	15,9	18,6	27,6	28,6	35,6	34,6	39,4	38,0	40,3	40,1
erhebliche Mängel	3,5	5,6	7,2	10,9	13,0	16,7	21,3	22,0	25,6	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Gehrt, K. Kuhnigk, C. Piepenburg



Die handlichen Offroader gehören zu den meistgesuchten auf dem Markt – trotz einiger Schwachstellen

Solange die Kupplung hält



Nissan Terrano II (Typ R20)

Bauzeit: 1993 bis heute

Motoren: von 100 (2.7 TD) bis 154 PS (3.0 DI)

DAT-Preise: von 4900 bis 25 000 Euro

▸ **Nutzwert** Der Dreitürer ist putzig anzuschauen (siehe Randspalte), bietet aber nicht nennenswert Platz. Nur seine Anhängelast erreicht mit 2,8 Tonnen das gleiche Niveau wie der deutlich geräumigere Fünftürer. Die Sitze können in beiden Modellversionen nicht überzeugen, sind zu klein und dünn gepolstert. Nicht einheitlich hingegen die Sicherheitsausstattung: Manche Modelle wurden noch 2001 ohne ABS verkauft, andere hatten es ab 1995. Ähnlich unübersichtlich die Lage bei den Airbags, die ab 1996 langsam Einzug in den Terrano hielten.

▸ **Fahrspaß** Wichtigster Antrieb ist der 2,7-Liter-Turbodiesel, der kräftig, aber auch recht durstig arbeitet. Die Benziner hingegen spielen kaum eine Rolle, und auch der Fahrkomfort des stuckrigen Terrano II ist nicht sehr ausgeprägt – Fahrsicherheit ging offenbar vor Schmuse-Federung.

▸ **Zuverlässigkeit** Pannen sind selten mit dem Terrano II, Schwachpunkt ist die Kupplung, die je nach fahrerischem Talent und Höhe der Anhängelast teilweise schon recht früh die Segel streicht. Gelegentlich klemmen die Freilaufnaben, auch Defekte am Verteilergetriebe sind überliefert – wenn der Allradantrieb auf griffiger Straße eingelegt wurde.



Nissan Terrano (Typ WD21)

Bauzeit: 1987 bis 96

Motoren: von 99 (2.7 TD) bis 148 PS (V6)

DAT-Preise: von 1000 bis 9500 Euro

▸ **Nutzwert** Platz ist vielleicht in der kleinsten Hütte, aber nur wenig im alten Terrano. Das Raumangebot entspricht in etwa der Kompaktklasse, der Kofferraum ist gar kleiner (280 l), und auch die Anhängelast von nur zwei Tonnen ist mager. ABS oder Airbags gibt es nicht, immerhin lässt sich die Rückbank geteilt umlegen. Auch die Sitze sind einigermaßen bequem und bieten guten Seitenhalt.

▸ **Fahrspaß** Gegenüber anderen Geländewagen ist der Terrano recht handlich, lässt sich gar ein wenig sportlich bewegen. Gehobenen Antriebskomfort bietet der Dreiliter-V6, doch volkstümlichere Verbrauchsregionen lassen sich eher mit dem 2.7-Turbodiesel oder dem 2.4-Benziner erreichen. Erfreulich: Für sein Konstruktionsalter sind die Bremsen des Terrano recht standfest.

▸ **Zuverlässigkeit** Der Terrano ist so zuverlässig, da vergessen die Leute glatt seine Wartung – bis der Dieselfilter verstopft. Aber auch defekte Zylinderkopfdichtungen (Benziner), Kraftstoffpumpen, Keilriemen und Schaltgetriebe (Diesel) können den Terrano lahm legen. Weiter anfällig: Anlasser und Generator, auch werden die Klimaanlagen oft undicht. Nicht zu vergessen die verschleißfreudige Kupplung, oft gekoppelt mit undichten Kupplungsnehmerzylindern.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Terrano II	Ø	Terrano II	Ø	Terrano	Ø	Terrano	Ø	Terrano	Ø
ohne Mängel	73,8	75,8	55,9	60,5	44,9	48,7	37,6	40,0	26,9	32,9
leichte Mängel	19,0	18,6	31,4	28,6	34,6	34,6	40,6	38,0	43,5	40,1
erhebliche Mängel	7,2	5,6	12,7	10,9	20,5	16,7	21,5	22,0	29,3	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Um etwas Positives zu sagen: Die Antriebswellen sind sehr solide. Aber ab dem siebten Jahr geht's los, schlagen Achsgelenke aus, bekommt die Lenkung Spiel und zeigt sich verstärkt Rost an tragenden Teilen. Und Ölverlust ist auch ein Thema.

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts ist überwiegend in Ordnung, aber Scheinwerfer und Leuchten werden ab dem siebten Jahr teilweise erheblich öfter als durchschnittlich beanstandet.



Wühlt sich durch: Der kurze Dreitürer macht im Gelände eine gute Figur

Bremsen

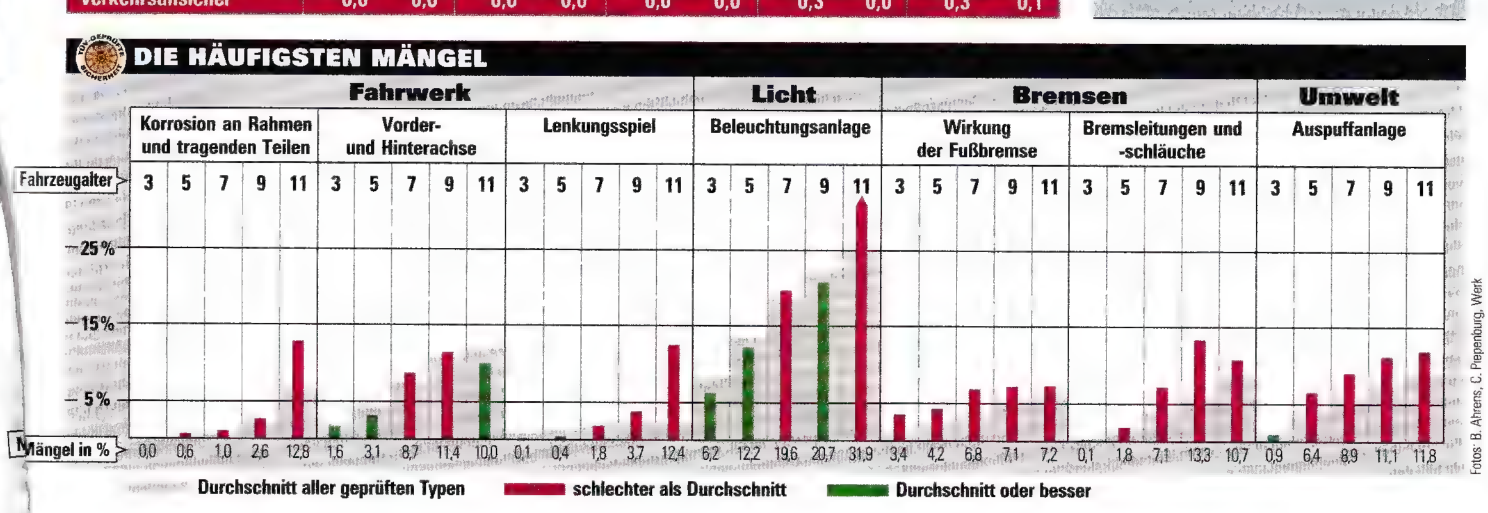
Probleme in allen Bereichen: Wirkung der Fußbremse vorn und hinten, Wirkung der Handbremse – fast überall werden die Durchschnittswerte überschritten. Dazu defekte Bremsleitungen, die Bremsschläuche hingegen sind solide.

Umwelt

Ab dem fünften Jahr defekte Auspuffanlagen, ab dem siebten Jahr sind dazu teilweise Undichtigkeiten an Kraftstoff- oder Einspritzanlage zu beanstanden.

FAZIT Vor allem die älteren Terrano-WD21-Modelle schneiden bei der Hauptuntersuchung sehr oft schlecht ab. Aber auch die jüngeren Terrano II absolvieren die Prüfung wesentlich öfter mit leichten bis erheblichen Mängeln als der Durchschnitt aller geprüften Fahrzeuge.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: B. Ahrens, C. Piepenburg, Werk





Für die zwei Generationen des kleinen Opel Corsa gilt:
A wie alt, B wie besser – allerdings mit Einschränkungen

Kleiner Opel, kleine Kasse



Opel Corsa B

Bauzeit: 1993 bis 2000

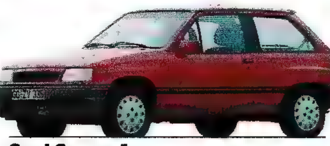
Motoren: von 45 (1.2) bis 109 PS (GSi 16V)

DAT-Preise: von 1500 bis 7200 Euro

▸ **Nutzwert** Gegenüber seinem Vorgänger bietet der Corsa B mehr Platz und vor allem bessere, erwachsene Sitze. Auch ihn gibt es mit vier Türen, was ihn zwar nicht hübscher, aber deutlich praktischer macht. Der Kofferraum ist mit 280 Litern ausreichend groß, dazu bietet der Corsa B mit bis zu vier Airbags eine angesichts von Preis und Alter ausgezeichnete Sicherheitsvorsorge.

▸ **Fahrspaß** Die stärkeren 1,4- und 1,6-Liter spielen kaum eine Rolle, Corsafahren findet meist zwischen 45 und 65 PS statt. Sehr zu empfehlen sind die modernen Vierventiler ab Baujahr 97, die sparsam arbeiten und guten Durchzug bieten. Weniger zu empfehlen: die Diesel von 1,5 bis 1,7 Liter Hubraum, 50 bis 67 PS.

▸ **Zuverlässigkeit** Zu beachten ist die Öldruck-Kontrolllampe – eine oft defekte Dichtung an der Ölpumpe kann teure Motorschäden verursachen. Außerdem sollte geprüft werden, ob die Zahnriemenspannrolle bei 1,4- und 1,6-Litern im Rahmen eines Rückrufs von 1997 erneuert wurde. Typisch für den Corsa B: schwankender Leerlauf wegen verstopfter Abgas-Rückführungsventile und kleinere Elektronik-Probleme. Ärgerlich: die häufig einreißenden B-Säulen der Zweitürer.



Opel Corsa A

Bauzeit: 1983 bis 93

Motoren: von 45 (1.0) bis 100 PS (GSi)

DAT-Preise: von geschenkt bis 900 Euro

▸ **Nutzwert** Der Corsa A ist noch ein Kleinwagen alter Schule, mit zwei oder vier Türen und gerade mal ausreichendem Platzangebot. Seine Sitze sind ordentlich gepolstert, aber nicht langstreckentauglich. Hinten haben zwei Erwachsene gerade mal so Platz, sofern der Fahrer nicht über 1,85 Meter misst. Von durchschnittlichem Volumen ist der Kofferraum. Sicherheitsdetails wie ABS oder gar Airbags gibt es nicht.

▸ **Fahrspaß** Der leichte Corsa A ist schon mit 45 PS ordentlich motorisiert, der Griff zum deutlich durstigeren 1,4-Liter mit 60 PS erscheint verzichtbar – es sei denn, es sollen öfter längere Strecken unter die Räder genommen werden. Auch beim Corsa A keine Empfehlung sind die rauen und nicht sonderlich sparsamen Diesel aus dem Isuzu-Regal.

▸ **Zuverlässigkeit** Wasserverlust und damit Überhitzungserscheinungen wie durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen sind das zentrale Thema beim Corsa A. Die wackelnden Sitze sind da eher schon verzeihlich. Bei den letzten Modellen bis Baujahr 93 kommt es oft zu Motorruckeln wegen Problemen in der Motorsteuerung und Zündelektronik. Generell recht hoch: der Ölverbrauch, der ab 100 000 Kilometer Laufleistung deutlich anzusteigen beginnt.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Beim Corsa A sind Rost und Ölverlust die beherrschenden Themen, und der B schickt sich an, es ihm nachzumachen. Bei beiden hingegen außerordentlich solide: Radaufhängungen und Lenkung; der Corsa B verdient sich noch Lob für seine soliden Antriebswellen.

Licht

Ein insgesamt finsteres Kapitel, im besten Fall werden vom Corsa B durchschnittliche Beanstandungsquoten erreicht. Das A-Modell schneidet jedoch überall erheblich schlechter ab.



Last-Opel: ladefreundlicher Corsa mit dem Zunamen Combo

Bremsen

Der Alte hat Probleme mit der Wirkung der Fußbremse und gealterten Bremsschläuchen, sein Nachfolger verdient sich Lob für korrosionsfreie Bremsleitungen und einwandfreie Bremsschläuche. Dagegen bei ihm durchschnittlich: die Fußbremswirkung.

Umwelt

Die Auspuffanlage ist ein Problem bei Drei- und Fünfjährigen, der Alte kämpft dafür öfter mit undichten Kraftstoffleitungen.

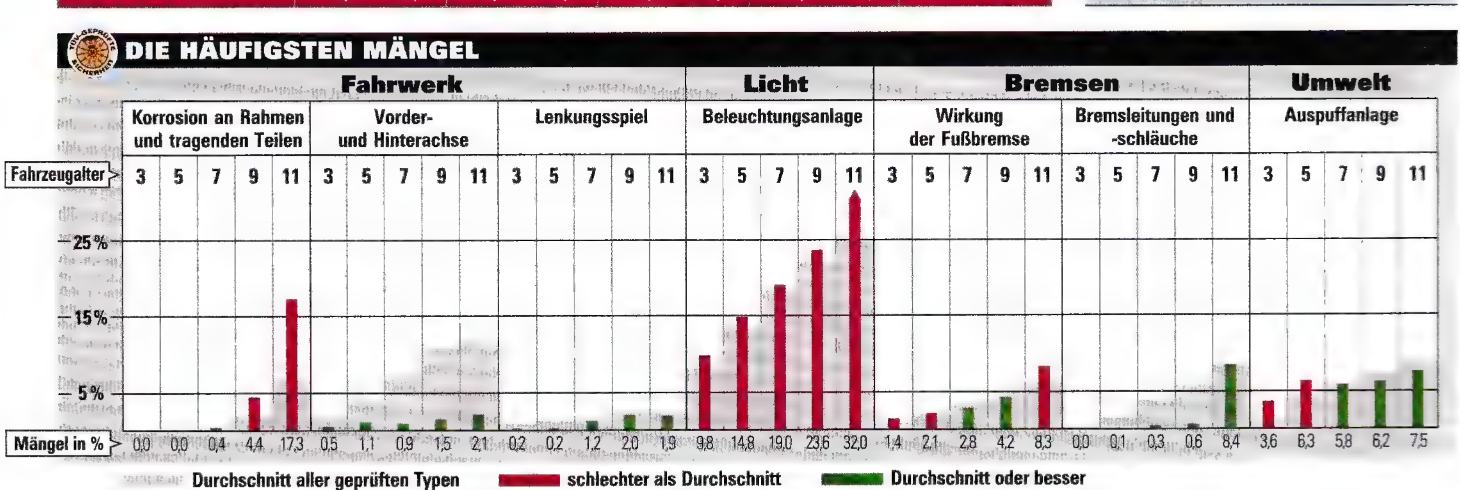
FAZIT Jetzt ist es amtlich: Auch der Corsa B rostet. Zumindest bis Baujahr 96, danach wird es deutlich besser, und abgesehen vom gelegentlich auftretenden Ölverlust gibt es auch keine wirklich teuren Argumente gegen ein B-Modell. Für den Corsa A dagegen ist die Zeit abgelaufen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Corsa B	Ø	Corsa B	Ø	Corsa B	Ø	Corsa B	Ø	Corsa A	Ø
ohne Mängel	74,4	75,8	60,6	60,5	51,9	48,7	42,0	40,0	27,8	32,9
leichte Mängel	20,6	18,6	30,8	28,6	36,4	34,6	40,5	38,0	43,3	40,1
erhebliche Mängel	5,0	5,6	8,6	10,9	11,7	16,7	17,5	22,0	28,8	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, H. J. Mau



Er ist nach dem Golf die Nummer zwei in Deutschland – aber erste Wahl für preisbewusste Gebrauchtwagenkunden

Mit dem Alter kam die Reife



Opel Astra G

Bauzeit: 1998 bis 2004

Motoren: von 65 (1.2 16V) bis 200 PS (OPC)

DAT-Preise: von 5000 bis 14 000 Euro

▸ **Nutzwert** Wer Astra sagt, muss auch Golf sagen – weil der VW nun mal die Kompaktklasse beherrscht. Im direkten Vergleich bietet der Opel mehr Platz auf den Rücksitzen, den größeren Kofferraum und den höheren Wertverlust – was den Gebrauchtkunden freut. Unerreicht in der Kompaktklasse ist das Ladevolumen des Caravan, am meisten Spaß bereitet der Astra natürlich als schickes Cabrio oder modisches Coupé. Vorbildlich die Sicherheitsausrüstung mit ABS und vier Airbags in Serie.

▸ **Fahrspaß** Die Motorenpalette ist riesig, allerdings empfehlen sich die Motoren unter 100 PS nur für geduldige Menschen. Idealbesetzung ist der 1,6-Liter, aber auch die 2,0-Liter-, 2,2-Liter-DI- und -DTI-Motoren sind trotz erhöhten Ölverbrauchs ein Tipp.

▸ **Zuverlässigkeit** Es gab einige Motorschäden wegen gerissener Zahnriemen im Baujahr 98 und Probleme mit defekten Leerlaufstellern. Dazu zahlreiche gerissene Auspuffkrümmer (siehe auch TÜV-Urteil rechts) und defekte Klimaanlagen-Kompressoren. Bis Anfang 2000 fiel der Astra mit hohem Lampenverschleiß in den Scheinwerfern auf, hier kann ein Widerstandskabel nachgerüstet werden.



Opel Astra F

Bauzeit: 1991 bis 2000

Motoren: von 57 (1.7 D) bis 150 PS (2.0i 16V)

DAT-Preise: von 1100 bis 12 000 Euro

▸ **Nutzwert** Auch die erste Astra-Generation wurde mit zwei, drei, vier oder fünf Türen angeboten. Wie schon beim Vorgänger Kadett bietet der Astra Caravan das größte Ladevolumen seiner Klasse, doch auch die Passagiere finden ordentlich Platz auf bequemen Sitzen vor. Abhängig vom Baujahr ist der Umfang der Sicherheitsausrüstung, ABS ist eher selten, dafür waren schon ab Mitte 94 zwei Airbags serienmäßig.

▸ **Fahrspaß** Häufig anzutreffen ist der 1,6-Liter in Leistungsstufen von 71, 75 und 100 PS, die den Astra angemessen motorisieren und recht sparsam sind. Daher muss sich niemand die unerfreulichen Diesel antun, von denen allenfalls die stärkste Ausführung mit 82 PS einen Hauch von Temperament bietet. Sehr komfortabel: das recht weich abgestimmte Astra-Fahrwerk, das allerdings ein wenig zum Poltern neigt.

▸ **Zuverlässigkeit** Bis Baujahr 95 gab es viel Ärger mit gerissenen Zahn- und Keilriemen, auch das Kühlsystem wurde mehrfach wegen Wasserverlusts geändert. Der 1,6-Liter neigte zum Ruckeln, was mit einem geänderten Motorsteuergerät beseitigt werden kann. Grundsätzlich ist die Verarbeitung insgesamt bescheiden, was auch an zahlreichen kleineren Störungen deutlich wird – etwa defekten Scheibenwaschpumpen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Astra G	Ø	Astra G	Ø	Astra F	Ø	Astra F	Ø	Astra F	Ø
ohne Mängel	77,5	75,8	63,6	60,5	49,6	48,7	40,6	40,0	30,7	32,9
leichte Mängel	17,9	18,6	26,7	28,6	35,6	34,6	39,9	38,0	39,9	40,1
erhebliche Mängel	4,6	5,6	9,7	10,9	14,8	16,7	19,5	22,0	29,4	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Bis einschließlich Baujahr 95 ist Rost das beherrschende Thema, außerdem fällt der Astra F mit Ölverlust an Motor und Getriebe sowie Verschleiß an der Vorderradaufhängung auf. Am jüngeren Astra G zeigen die Dreijährigen einen Hang zu erhöhtem Lenkungsspiel.

Licht

Das neue Modell hat Probleme bei der Einstellung des Abblendlichts, das ältere schneidet hier besser ab. In anderen Prüfabschnitten pendeln die Beanstandungsquoten um den Durchschnitt.



Gebraucht relativ günstig: Astra F Cabrio, gebaut von 1993 bis 2000

Bremsen

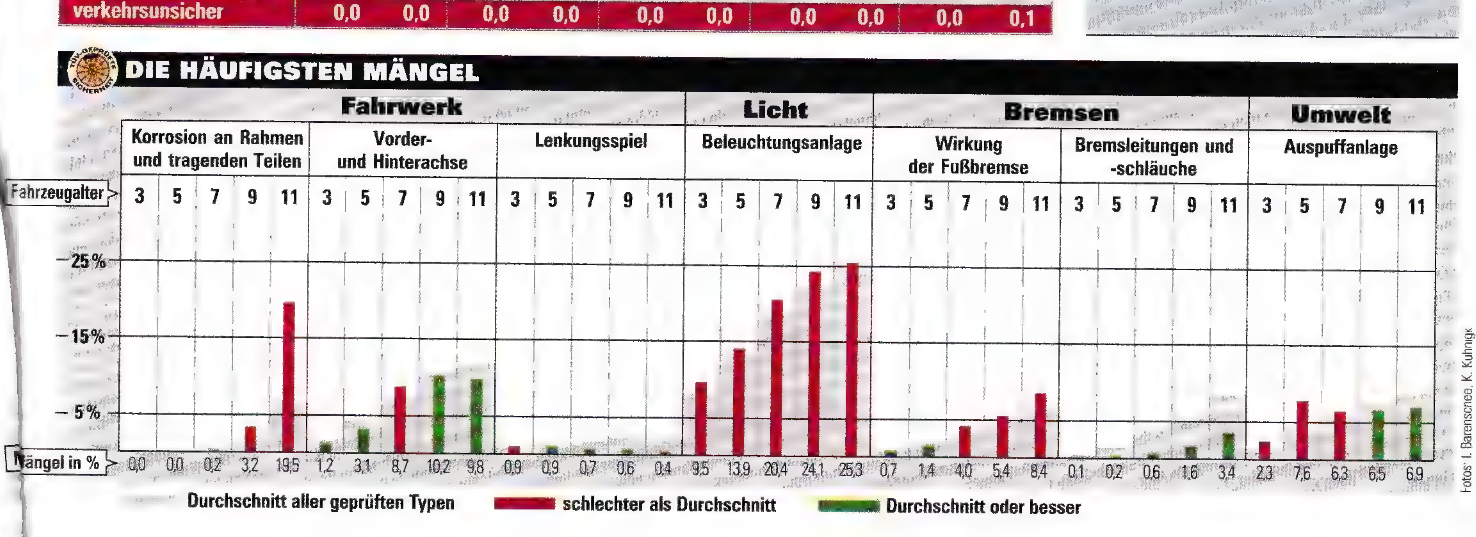
Die Bremsanlage des Astra G schneidet beim TÜV gut durchschnittlich ab. Beim Astra F hingegen gibt es Ärger mit der Fußbremse an der Hinterachse.

Umwelt

Hier tauchen die zahlreichen gerissenen Auspuffkrümmer des Astra G auf, wogegen vom Astra F nur normaler Verschleiß der recht schnell rostenden Auspuffanlage zu vermelden ist.

FAZIT Beim älteren Astra F sollte sich die Nachfrage auf ein Modell ab Baujahr 96 konzentrieren – die sind in der Regel rostfrei, wenn auch manchmal etwas ölfeucht. Der noch aktuelle Astra G hingegen zeigt die Erfolge Opels im Bemühen um bessere Qualität.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: I. Barenscnee, K. Kuhnigk





Opels Mittelklasse bietet vielleicht keine Premium-Qualität, verlangt dafür aber auch keine Premium-Preise

Hier stimmen die Kurse

Opel Vectra B

Bauzeit: 1995 bis 2002

Motoren: von 75 (1.6) bis 195 PS (i500)

DAT-Preise: von 2900 bis 19 000 Euro

▸ Nutzwert Der Fünftürer mit Schrägheck rangiert in der Gunst des Publikums hinter dem Viertürer, doch am gefragtesten ist der Caravan. Sein ladefreundliches Hinterteil packt zwar deutlich mehr Gepäck als die sonst in dieser Klasse üblichen Lifestyle-Laster, an die besten der Klasse – zum Beispiel den Ford Mondeo – kommt er aber nicht heran. Alle Vectra-Varianten haben ausgezeichnete Sitze und genügend Bewegungsfreiheit auf sämtlichen Plätzen. Recht passabel ist die Verarbeitung, die mit der Modellpflege Ende 98 noch verbessert wurde.
▸ Fahrspaß Auch im Vectra B ist der 1,6-Liter-16V das Maß der Dinge – ausreichend stark und dabei sparsam. Der 1,8-Liter geht noch etwas besser, aber alles darüber ist Luxus. Im Grunde ist der Vectra ein leises Auto – außer es ist einer der Diesel eingebaut. Die ziehen kräftig durch, neigen aber zu erhöhtem Ölverbrauch.
▸ Zuverlässigkeit Auch beim Vectra führte Opel bis 98 mehrere Änderungen am Zahnriemen und seinen Spannrollen durch, außerdem kann es zu Undichtigkeiten an der Ölpumpe kommen. Pannen sind meist Folge abgerutschter Benzinschläuche oder bei den Dieseln durchgebrannter Zylinderkopfdichtungen.



Opel Vectra A

Bauzeit: 1988 bis 1995

Motoren: von 57 (1.7 D) bis 204 PS (Turbo 4x4)

DAT-Preise: von 100 bis 2700 Euro

▸ Nutzwert Die erste Vectra-Generation ist nur als Vier- oder Fünftürer mit Stufen- oder Schrägheck zu finden – ein Caravan fehlt. Den Passagieren darf das egal sein, sie finden in jedem Fall genügend Bewegungsfreiheit vor. Die Sitze sind bequem, bis auf die wenig exakten Schieberegler der Lüftung ist auch die Bedienung einwandfrei. In Augenhöhe mit vielen so genannten Premiumprodukten lag der Vectra bei der Sicherheitsausstattung: Ab 92 gab es ABS für alle Modelle serienmäßig, ab 93 Doppelairbag.
▸ Fahrspaß Im Grunde genügt der 1,6-Liter mit 75 PS, das komfortable Fahrwerk verleitet ohnehin nicht zum Schnellfahren. Wer es trotzdem nicht lassen kann, wird den bewährten Zweiliter mit 115 PS nehmen, dessen Spritrechnung nicht höher ausfällt als beim zähen 1,8-Liter (90 PS). Für Genießer: Vectra V6 oder Vectra Turbo 4x4, was bekanntlich für Allradantrieb steht.
▸ Zuverlässigkeit Wegen Wasserverlust überhitzte und anschließend durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen sind die Hauptpannenursache im Vectra A. Gefolgt von gerissenen Zahnriemen und Störungen der Motorelektronik. Die Verarbeitungsqualität litt unter dem Lopez-Effekt, zu erkennen am klapprigen Innenraum und wackelnden Sitzen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Vectra B	Ø	Vectra B	Ø	Vectra A	Ø	Vectra A	Ø	Vectra A	Ø
ohne Mängel	73,6	75,8	53,8	60,5	53,7	48,7	42,0	40,0	32,0	32,9
leichte Mängel	20,4	18,6	34,0	28,6	33,1	34,6	37,9	38,0	39,8	40,1
erhebliche Mängel	6,0	5,6	12,2	10,9	13,2	16,7	20,0	22,0	28,0	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Das Problem des Vectra A ist klar: Rost. Aber auch Verschleiß und Schäden an der Vorderachse sowie defekte Antriebswellen bereiten Kummer. Da ist der Vectra B wesentlich solider, zeigt aber auch leicht erhöhte Mängelquoten an der Vorderachse.

Licht

Am Vectra A sind die Blinker und Warnblinker auffällig, beim Vectra B stimmt die Einstellung des Abblendlichts gelegentlich nicht. Ansonsten durchschnittliche Mängelhäufigkeit.



Hereinspaziert: Auch der Vectra Caravan besticht mit Stauraum

Bremsen

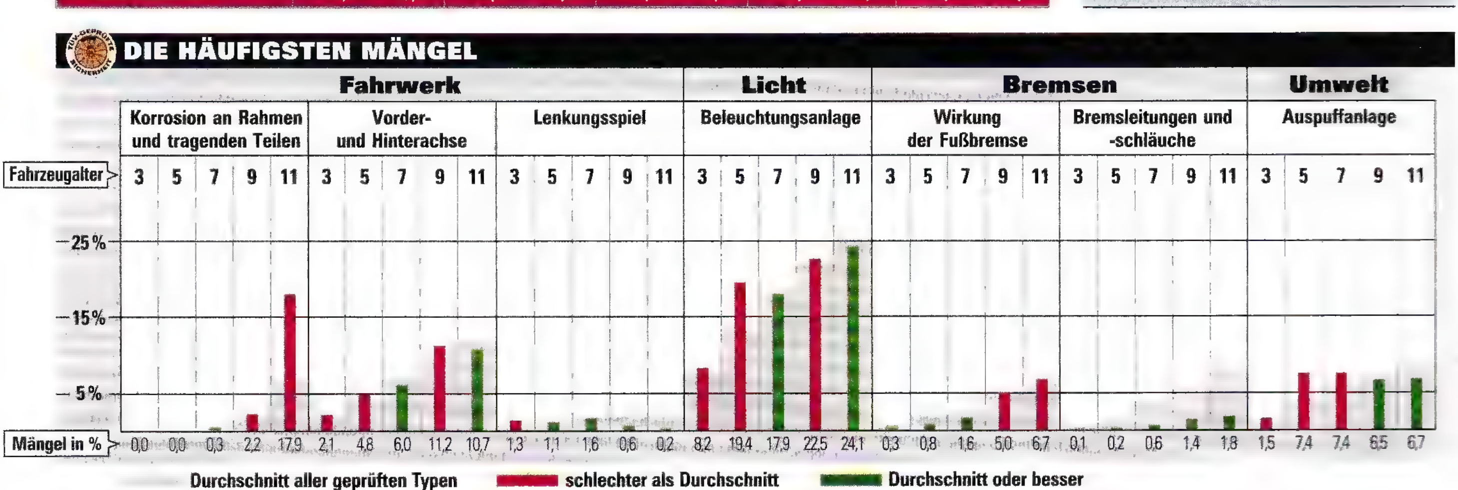
Die Wirkung der Fußbremse vorn ist in beiden Modellgenerationen gut, dafür zeigen Wirkung und Gleichmäßigkeit der Handbremse leicht erhöhte Beanstandungsquoten. Selten zu bemängeln sind Bremsleitungen und -schläuche.

Umwelt

Schäden an der Auspuffanlage verderben dem Vectra B die Bilanz, unterm Strich schneidet das ältere Auto hier relativ besser ab.

FAZIT Beim Vectra A lohnt es sich, nach einem rostfreien Exemplar Ausschau zu halten. Dann bietet er wie sein Nachfolger genügend Auto zu verblüffend niedrigen Preisen. Wer ein wenig pingeliger in Verarbeitungsfragen ist, sollte zu einem nach 98 gebauten Vectra greifen.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos K. Kuhnigk, H. J. Mau



Opels Raumriese bietet viel Platz und beschert seinen Käufern einen ständigen Kontakt zu ihrer Werkstatt

Raum und Reklamationen

Opel Omega B

Bauzeit: 1994 bis 2003

Motoren: von 100 (2.0 DTI) bis 218 PS (3.2 V6)

DAT-Preise: von 3000 bis 26 000 Euro

▸ **Nutzwert** Omegas Stärke ist sein Raumangebot – kein Wunder, schließlich ist das Auto noch mal vier Zentimeter länger als eine Mercedes E-Klasse. Drinnen laden üppige Sessel zum Verweilen ein, und auch das Sofa im Fond zählt nicht zu den billigen Plätzen. Nur von wenigen Konkurrenten erreicht wird der Laderaum des Omega Caravan – und wenn, dann nur zu wesentlich höheren Preisen. Fürsorglich die Sicherheitsausstattung: ABS und zwei Airbags bietet jeder Omega B ab Werk.

▸ **Fahrspaß** Der Omega B gehört zu den schwersten Limousinen der oberen Mittelklasse, da müssen es schon 2,0- und 2,2-Liter mit 136 oder 144 PS sein. Empfehlenswert sind auch die 2,5-Liter-Turbodiesel – nicht nur weil sie von BMW stammen. Vorsicht dagegen vor den V6-Motoren – sie steigern die Pannenanfälligkeit extrem.

▸ **Zuverlässigkeit** Die Luftleitungen des 2,5-Liter-Turbodiesels rutschen gern ab, die Benziner haben Probleme mit gebrochenen Nockenwellenrädern an den V6-Motoren. Dazu kommen Probleme mit gammeligen Masseanschlüssen im Motorraum, die zahlreiche Elektronikstörungen nach sich ziehen.



Opel Omega A

Bauzeit: 1986 bis 1994

Motoren: von 73 (2.3 D) bis 204 PS (3.0 24V)

DAT-Preise: von 600 bis 2400 Euro

▸ **Nutzwert** Schon der Omega A bietet verschwenderische Platzfülle und eine speditionstaugliche Caravan-Version, dazu bequeme, langstreckentaugliche Sitze. Die Sicherheitsausrüstung hinkte allerdings schon damals der Zeit hinterher, Airbags gab es nicht einmal gegen Aufpreis. Lediglich ABS war ab Ende 1990 in allen Modellen Serie.

▸ **Fahrspaß** In den letzten Jahren wurde fast nur der Zweiliter-Benziner mit 115 PS verkauft, die lauten 2,3-Liter-Diesel tat sich kaum jemand an. Geheimtipp ist der 2,6-Liter, ein Sechszylinder-Reihenmotor ganz aus Gusseisen, der leise schnurrend den Faden an alte Opel-Kapitän-Zeiten knüpft und hervorragend mit dem sehr komfortablen Fahrwerk des Omega A harmoniert.

▸ **Zuverlässigkeit** Altes Auto – lange Liste: Ganz oben wieder der Zahnriemen, bis 92 seine Spannrolle geändert wurde. Dazu zahlreiche undichte Wasserpumpen, entsprechende Überhitzungsschäden wie durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen und im Bereich der starken Dreiliter auch gerissene Köpfe und kapitale Schäden. Im Antrieb fallen defekte Getriebe und heulende Differenziale auf, dazu Verschleiß an der Kupplung sowie Undichtigkeiten an deren Geber- und Nehmerzylindern.

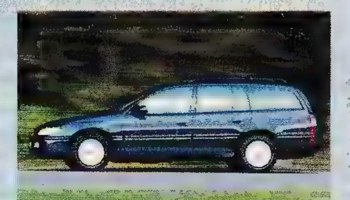
DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Rost, ausgeleierte Hinterachse und viel Spiel in der Lenkung sind die dunklen Seiten des Omega A. Sein Nachfolger mit dem Kürzel B rostet zwar nicht so stark, kämpft aber in ähnlichem Umfang mit zu großem Lenkspiel und Ölverlust an Motor und Getriebe.

Licht

Der Omega A ist meist etwas besser als der Durchschnitt aller getesteten Fahrzeuge, das B-Modell zeigt Schwächen an den Blinkern und ab dem siebten Jahr auch an der vorderen Beleuchtung.



Raumschiff Omega: Wer fragt da noch nach Großraumlimousinen?

Bremsen

Tadellose Wirkung und lediglich eine gelegentlich schief ziehende Handbremse beim Alten, dazu einwandfreie Bremsleitungen und -schläuche. Beim Neuen sieht es ähnlich aus, nur die Leitungen machen mehr Kummer.

Umwelt

Gelegentlich Undichtigkeiten der Einspritzanlage beim alten A, in der Auspuffwertung schaffen es beide Omega-Generationen nicht, den Durchschnitt zu unterbieten.

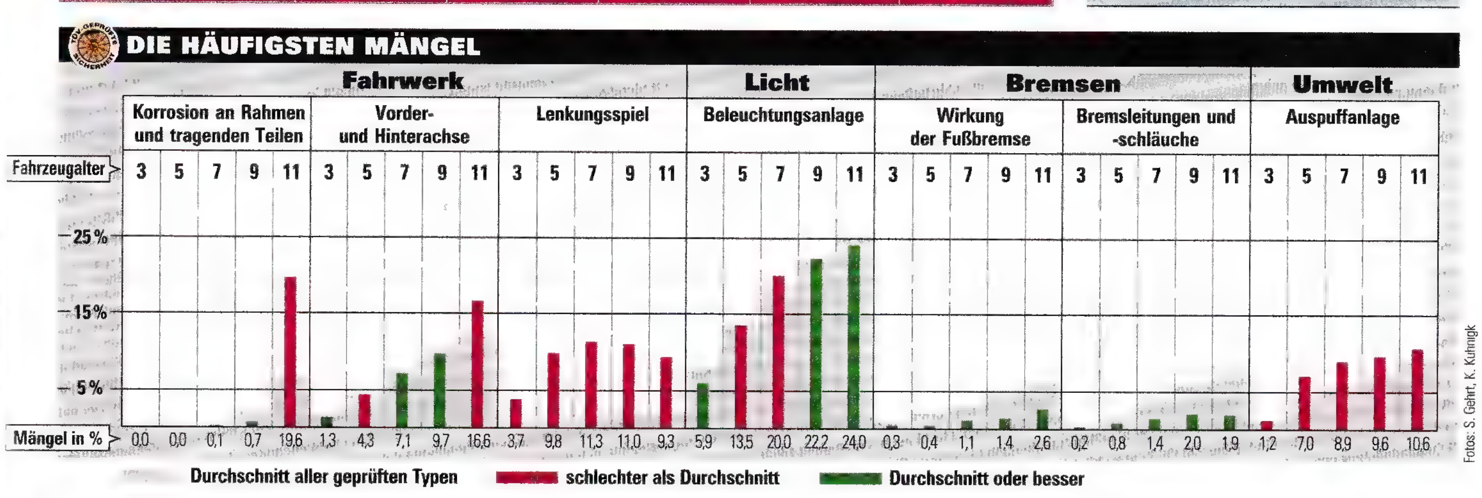
FAZIT Beim Opel Omega A ist besonders auf Korrosionsschäden zu achten. Und auch das Fahrwerk bedarf einer gründlichen Inspektion. Sein Nachfolger, der Opel Omega B, zeigt eine deutliche Verbesserung der Rostvorsorge, hier findet man nur den relativ harmlosen Kantenrost.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Omega B	Ø	Omega B	Ø	Omega B	Ø	Omega B	Ø	Omega A	Ø
ohne Mängel	74,6	75,8	55,2	60,5	44,8	48,7	39,2	40,0	27,7	32,9
leichte Mängel	18,9	18,6	28,3	28,6	34,2	34,6	37,0	38,0	38,8	40,1
erhebliche Mängel	6,5	5,6	16,5	10,9	21,0	16,7	23,8	22,0	33,4	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Gehrt, K. Kuhnigk

OPEL AGILA



Wäre der Slogan nicht schon anderweitig besetzt, man müsste ihn für den Agila erfinden: Eine tolle Kiste

So praktisch quadratisch



Opel Agila

Bauzeit: 2000 bis heute

Motoren: von 58 (1.0 12V) bis 75 PS (1.2 16V)

DAT-Preise: von 5000 bis 9000 Euro

Exil-Japaner: Entwickelt wurde der Agila von Suzuki, gebaut wird er im Opel-Werk im polnischen Gleiwitz

▸ Nutzwert Gemessen an seiner äußeren Kürze von exakt 3,50 Metern, bietet der Agila verblüffend viel Platz. Vier Erwachsene passen ohne Murren hinein. Besonderheit: Die Fondpassagiere sitzen zehn Zentimeter höher und können so über Fahrer und Beifahrer hinwegschauen. Das täuscht aber kaum darüber hinweg, dass alle Plätze im Agila nicht zu den bequemsten Kleinwagensitzen gehören: Zu klein und dünn gepolstert, sind sie keine Langstreckenempfehlung. Der Kofferraum fasst bei aufgestellter Rückbank 240 Liter, umgeklappt und bis unters Dach gepackt passen 1250 Liter hinein. Dabei ist der Platz in den zahlreichen Ablagen nicht eingerechnet.

▸ Fahrspaß Im Maschinenraum stammt das Getriebe vom fast baugleichen Suzuki Wagon R+, doch die Motoren kommen alle aus Rüsselsheim. Schon der Einliter-Dreizylinder lässt mit seinem kräftigen Durchzug keine Langeweile aufkommen, der 1,2-Liter beschleunigt noch mal spürbar besser. Erst seit vergangenem Sommer im Angebot: ein bei Fiat eingekaufter 1,3-Liter-Common-Rail-Diesel mit 70 PS, der leise schnurrend guten Durchzug bietet. Überraschend erwachsen ist das Fahrverhalten des Agila: Er läuft sauber geradeaus und umrundet Kurven dank straffer Fahrwerkauslegung zügig mit geringer Seitenneigung. Die Kehrseite der Medaille: Die Federung ist arg bockig, spricht nur widerwillig an und neigt auf Pflasterstrecken zum Dröhnen.



Alles Opel: Das Cockpit ist übersichtlich, das Display in der Mitte informativ

▸ Zuverlässigkeit Insgesamt betrachtet, gehört der Opel Agila zu den sehr zuverlässigen Fahrzeugen, Probleme mit Störungen im Motormanagement und an der Wegfahrsperre gelten seit 2002 als beseitigt. Relativ häufig zeigt die Tankanzeige mehr an, als tatsächlich drin ist – was naturgemäß zu Spritmangel führen kann. In den Bereich Verarbeitungsmängel fallen lockere Dichtleisten an der Frontscheibe oder klemmende Türschlösser – sie werden seit Juli 2001 besser gefettet.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Lauter Bestnoten. 0,0 Prozent Beanstandungen bei Rost, Hinterachse, Ölverlust und Antriebswellen. Und lediglich 0,1 Prozent an der Vorderachse. Der Durchschnittswert aller Mängel liegt hier bei 1,3 Prozent.

Licht

Auch hier tut sich der Agila als Leuchte hervor: In allen Einzeldisziplinen unterbietet er die Durchschnittszahlen der Beanstandungen um fast die Hälfte, meist aber um das Drei- bis Vierfache.



Micro-Van, Maxi-Platz: Der Agila bietet bis zu 1250 Liter Kofferraumvolumen

Bremsen

Jetzt kommen wir zu der einzigen Prüfung, bei welcher der Agila lediglich durchschnittlich abschneidet: der Wirkung der Fußbremse an der Vorderachse. Alle anderen Einzelwertungen meistert er perfekt, die Bremsleitungen und -schläuche mit 0,0 Prozent.

Umwelt

Weder die Dichtheit der Einspritzanlagen noch die des Auspuffs gibt Grund zur Besorgnis – auch hier wieder zwei Bestnoten für den Agila.

FAZIT Ist Opel auf dem richtigen Weg? Diese Frage kann heute eindeutig beantwortet werden: Mit dem Agila auf jeden Fall, denn besser als bei ihm kann das TÜV-Ergebnis kaum ausfallen. Dies zeigt sich auch in einem Spitzenplatz bei den Fahrzeugen bis zu drei Jahren.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Agila	Ø		Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	88,4	75,8	–	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	9,3	18,6	–	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	2,3	5,6	–	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk			Licht	Bremsen		Umwelt
	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Vorder- und Hinterachse	Lenkungsspiel	Beleuchtungsanlage	Wirkung der Fußbremse	Bremsleitungen und -schläuche	Auspuffanlage
Fahrzeugalter	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11
Mängel in %	0,0 – – – –	0,1 – – – –	0,1 – – – –	3,4 – – – –	0,5 – – – –	0,0 – – – –	0,2 – – – –

Skala: 5 % – 15 % – 25 %

Durchschnitt aller geprüften Typen | schlechter als Durchschnitt | Durchschnitt oder besser

Fotos: I. Bader, H. Schopen

OPEL ZAFIRA





Opel hatte eine lange Durststrecke, doch mit dem Zafira wurde klar: Der Blitz zeigt wieder in Richtung Qualität

Rüsselsheimer Retter



Opel Zafira

Bauzeit: 1999 bis heute

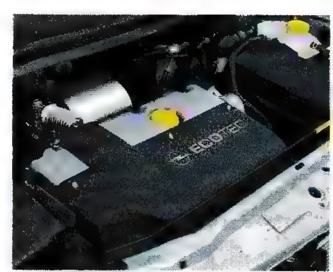
Motoren: von 82 (2.0 DI) bis 200 PS (OPC)

DAT-Preise: von 10 000 bis 17 500 Euro

Klare Gleichung: Astra-Antrieb plus Van-Variabilität = Verkaufserfolg. Schön, dass auch die Qualität stimmt

▸ **Nutzwert** Dem Zafira verdanken viele ihren Arbeitsplatz bei Opel, er brachte die Wende zum Besseren. Erfolgsgarant ist sein Sitz-System, das den Zafira fünf Jahre nach Modelleinführung noch immer nicht alt aussehen lässt. Zwei Passagiere in Reihe eins, in der Mitte sitzen drei Fahrgäste, zwei Sitze aus dem Kofferraumboden transportieren Kinder in der dritten Reihe. Wird die dritte Reihe nicht gebraucht, faltet der Zafira-Fahrer die beiden Sitze einfach wieder zusammen und versenkt sie im Kofferraumboden. Eine echte Erleichterung, wer schleppt schon gern Sitze in den Keller! Und fährt nur Gepäck mit, können bis zu 1700 Lade-Liter befüllt werden. Obwohl der Zafira Transporter-Talent hat, verwöhnt er im Innenraum mit recht hochwertigen und haltbaren Stoffen.

▸ **Fahrspaß** Straffes Fahrwerk und direkt-präzise Lenkung – der Zafira vermittelt seinem Fahrer das Maximum an Fahrfreude, das in dieser Klasse möglich ist. Vielleicht könnte die Federung etwas komfortabler sein, doch dafür nervt der Van nicht mit starker Seitenneigung in den Kurven. Und im Motorraum? Bei den Benzinern wirkt der 1.6 mit 101 PS etwas angestrengt, der 1.8 mit 125 PS (ab 2002) ist da wesentlich durchtrainierter. Wer nicht nur die Kurzstrecke wählt, greift zum Diesel (2.0 DI/ 82 PS, 2.0 DTI/100 PS, 2.2 DTI/125 PS). Ein Schattendasein führt der Erdgas-Zafira CNG mit 97 PS. Der eiligste Opel-Van heißt OPC, ein Zweiliter-Turbo mit 220 km/h Höchstgeschwindigkeit. Dieser Motor passt zu einem Van etwa so gut wie Sportschuhe zum Anzug.



Im Zafira kommen Benzin-, Diesel- und Erdgastriebwerke zum Einsatz

▸ **Zuverlässigkeit** Auch AUTO BILD hat seine Erfahrungen mit dem Opel gesammelt. Bei einem Dauertest (2000) spulte er 100 000 Kilometer in nur 20 Monaten ab – fast ohne Ärger. Probleme gab es an der Elektronik. So flackerte hier und da mal das ABS-, ASR- oder Airbag-Lämpchen ohne Grund. Außerdem verlangte ein Riss im Auspuffkrümmer nach dem Mechaniker.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Weder Rost noch Ölverlust, auch die Antriebswellen zeigen sich nach dem ersten TÜV-Termin solide. An den Achsen ist hinten alles in Ordnung – vorn gibt es überdurchschnittlich viele Probleme. Noch schlechter schneidet die Lenkung ab. Sechsmal höherer Verschleiß als der Durchschnitt ist wahrlich kein gutes Ergebnis.

Licht

Bei der Beleuchtungsanlage können nur Blinker und Abblendlicht überzeugen. Der Rest bleibt öfter mal dunkel.



Das Original: Praktischer kann keiner sieben Sitze in einem Van verpacken

Bremsen

Nach drei Jahren verrichtet die Bremsanlage des praktischen Opel-Vans unauffällig ihren Dienst. Okay, ein paar erhöhte Werte an Fußbremse und Feststellbremse gibt es schon – aber dennoch liegen die unterm Durchschnitt.

Umwelt

Nicht ganz zufrieden stellend sind die Auspuffe des Opel. Laut TÜV gibt es bereits nach drei Jahren einige Mängel.

FAZIT Bei seinem ersten TÜV-Auftritt stellen die Prüfer dem Zafira ein durchwachsenes Zeugnis aus. Probleme gibt es an Vorderachse, Lenkung, Beleuchtung und Auspuff. Dies führt dazu, dass die Quote der erheblichen Mängel mit 7,3 Prozent schlechter als der Schnitt ist.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Zafira	Ø		Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	75,1	75,8	–	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	17,6	18,6	–	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	7,3	5,6	–	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Fahrzeugalter	Fahrwerk: Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse	Fahrwerk: Lenkungsspiel	Licht: Beleuchtungsanlage	Bremsen: Wirkung der Fußbremse	Bremsen: Bremsleitungen und -schläuche	Umwelt: Auspuffanlage
3	0,0	2,7	4,3	8,5	0,8	0,1	1,6
5	–	–	–	–	–	–	–
7	–	–	–	–	–	–	–
9	–	–	–	–	–	–	–
11	–	–	–	–	–	–	–

Mängel in % (Skala: 5 %, 15 %, 25 %)

Durchschnitt aller geprüften Typen | schlechter als Durchschnitt | Durchschnitt oder besser

Fotos: H. Schaper, U. Sonntag



OPEL FRONTERA





Opels unermüdlicher Allradler wurde zwar über die Jahre tüchtig modellgepflegt, doch die richtige Reife fehlt noch

Und nichts dazugelernt

Opel Frontera B

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 115 (2.2 DTI) bis 205 PS (V6)

DAT-Preise: von 8900 bis 24 500 Euro

▸ Nutzwert Zwischen dem kurzen Dreitürer und langen Fünftürer gibt es natürlich Unterschiede im Platzangebot, wobei der Kofferraum jedoch auch im langen größer sein dürfte. Der Spaßfaktor liegt bei der aufklappbaren Hardtop-Version am höchsten. Guten Langstreckenkomfort bieten die ausgezeichneten Sitze, auch der Geräuschpegel bleibt erfreulich human. Zwei Airbags sind Serie, ABS jedoch ist modellspezifisch mitunter auch aufpreispflichtig.

▸ Fahrspaß Abgesehen von einer eklatanten Anfahrschwäche optimal: der drehmomentstarke 2,2-Liter-Dieseldirekteinspritzer. Tipp: Mit Automatik kaufen, dann kommt er besser in Fahrt. Der 2,2-Liter-Benziner läuft kaum ruhiger, dafür bietet der bissige V6 gehobenen Antriebskomfort. Wichtig im Gelände: Die Bodenfreiheit leidet unter dem tief angebrachten Verteilergetriebe.

▸ Zuverlässigkeit Gelegentlich kommt es zu Rissen im Auspuffkrümmer, auch die Kompressoren der Klimaanlage gelten als anfällig. Problematisch ist die Einspritzanlage, vom Tank über undichte Leitungen bis zur elektrischen Kraftstoffpumpe mit ihrer Stromversorgung. Einen Rückruf gab es 1999 zur Überprüfung der Lenkgetriebe.



Opel Frontera A

Bauzeit: 1992 bis 98

Motoren: von 100 (2.3 TD) bis 136 PS (2.2)

DAT-Preise: von 3500 bis 12 500 Euro

▸ Nutzwert Für die Passagiere hält der Frontera ordentlich Platz bereit, nur das Gepäck sollte, gemessen an Geländewagen-Maßstäben, nicht zu üppig ausfallen. Das schräge Heckfenster beeinträchtigt die Ladehöhe, lässt sich dafür jedoch separat öffnen. Recht bequem: die Sitze. Etwas antiquiert: das aus den Achtzigern stammende Cockpit mit den seltsamen Druckschaltern.

▸ Fahrspaß Im Frontera überlebte sie bis 95: die gusseiserne 2,4-l-Maschine aus dem Opel Rekord. Kräftig und laufruhig, wenn auch recht durstig, ist sie keine schlechte Wahl. Etwas lahm und laut hingegen der 2,3-Liter-Turbodiesel, der schon im Omega A enttäuschte. Ab 95 begann die Neuzeit, die Blattfedern an der Hinterachse flogen raus, und modernere Diesel sowie ein 2,2-Liter-Benziner mit 136 PS zogen vorn ein.

▸ Zuverlässigkeit Die alten Turbodiesel sind mit Vorsicht zu genießen, Überhitzungsschäden wie durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen sind an der Tagesordnung, auch die Heizungswärmetauscher neigen zu Undichtigkeiten. Gelegentlich werden die Spritleitungen undicht, bei den älteren Benzinern können zudem die Luftmengenmesser einfrieren. Dafür verzichten sie auf einen Zahnriemen, der den jüngeren Benzinern Probleme bereitet.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Lästig und teuer in der Beseitigung: kräftiger Ölverlust in allen Jahren. Auch Lenkung und die Hinterachse fallen deutlich öfter als beim Durchschnitt auf. Und im hohen Alter steigt die Zahl der defekten Antriebswellen überproportional an.

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts ist meistens gut, aber Scheinwerfer, Blinker und erst recht die Rückleuchten müssen über die Jahre erhebliche Kritik einstecken.



Der Spaß-Frontera: Das Hardtop des Sport lässt sich (umständlich) entfernen

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse ist etwas schlechter als der Schnitt. Problematisch: oft korrodierte Bremsleitungen. Als solide erweisen sich Bremskraftregelung, Bremsschläuche und -scheiben.

Umwelt

Ab dem siebten Jahr nehmen Undichtigkeiten von Tank, Kraftstoffleitungen und Einspritzanlage drastisch zu, auch die Auspuffanlage verlässt dann deutlich die Durchschnittswerte.

Fazit

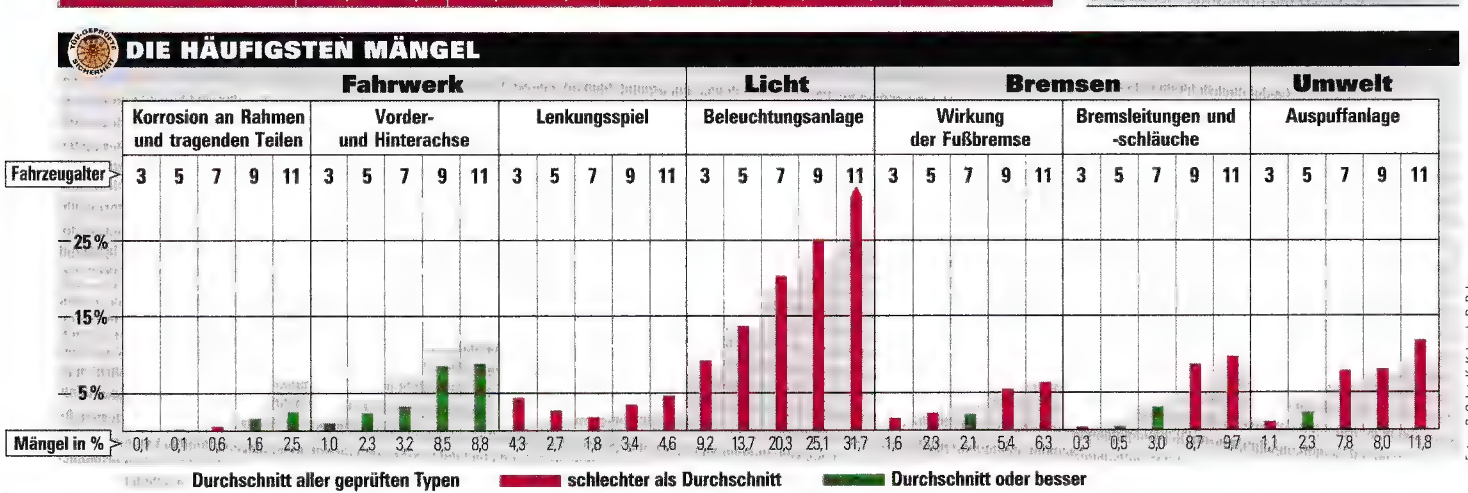
Modellkonstanz ist eigentlich positiv zu bewerten. Nicht aber, wenn seit einem Jahrzehnt die gleichen Sachen kaputtgehen und keine Besserung eintritt – wie an der Lenkung oder beim Ölverlust der Antriebsaggregate. Auch Bremsleitungen sollten heute nicht mehr rosten.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Frontera B	Ø	Frontera B	Ø	Frontera A	Ø	Frontera A	Ø	Frontera A	Ø
ohne Mängel	69,0	75,8	60,7	60,5	44,3	48,7	35,3	40,0	29,2	32,9
leichte Mängel	20,1	18,6	28,6	28,6	41,9	34,6	44,2	38,0	46,9	40,1
erhebliche Mängel	10,9	5,6	10,7	10,9	13,8	16,7	20,5	22,0	23,9	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Gehrt, K. Kuhnigk, D. Rebmann

PEUGEOT 106



Der Peugeot hat zwar einige leichte Mängel, mit denen man aber bis ins hohe Alter ganz gut fahren kann

Ein treuer Franzose



Peugeot 106

Bauzeit: 1991 bis heute

Motoren: von 45 (1.0) bis 118 PS (S 16)

DAT-Preise: von 850 bis 9300 Euro

Design-Preise wird der 106 nicht einfahren, dafür ist er viel zu bodenständig. Auch das Faclift 1996 änderte nichts

▸ **Nutzwert** Das Erfolgsrezept des 106 liegt in seiner Einfachheit. Vier Räder, drei oder fünf Türen, sparsame Motoren und kleine Preise. Ergebnis: Alle sind glücklich. Na ja, fast alle. Denn wer im kleinen Peugeot auf der Rückbank Platz nehmen muss, fühlt sich wie auf die Strafbank versetzt. Grund: zu wenig Platz für Kopf und Knie. Vorn sitzt es sich dagegen recht bequem, wenn auch etwas weich. Nicht allzu groß, aber variabel erweiter- und gut nutzbar: der Kofferraum mit 215 bis 530 Litern. Auf der Habenseite findet sich die vergleichsweise ordentliche Verarbeitung.

▸ **Fahrspaß** Für den kleinen Peugeot spricht vor allem sein komfortables und dennoch sicheres Fahrwerk. Aber es gibt auch noch Minuspunkte: die schwergängige Lenkung (Servo kostete Aufpreis) und ein erstaunlich großer Wendekreis von 11,3 Metern. Problemlos dagegen: die Schaltung. Das 1,1-Liter-Triebwerk ist drehfreudig und spritzig, klingt angenehm kernig und hält den kleinen Gallier munter auf Trab – ohne dabei der Trunksucht zu verfallen. Die 60 PS verhelfen dem 815 kg schweren 106er zu 165 km/h Topspeed. Schneller geht es im S 16 mit 118 PS voran. Erst bei 205 km/h bleibt die Tachonadel stehen. Auch an die Sparfüchse dachten Peugeots Ingenieure. Der 1,5-Liter-Diesel leistet 55 oder 58 PS und begnügt sich mit 5,8 Liter Kraftstoff. Wie bei Peugeot üblich, läuft der kleine Diesel überraschend sanft.

Die Löwenherzen sind quer eingebaut, das erlaubt einen großen Innenraum

▸ **Zuverlässigkeit** Im Grunde kann man den 106 durchaus empfehlen. Natürlich kommen Mängel vor: Teilweise schlampige Verarbeitung sowie hoher Anlasser- und Kupplungsverschleiß zum Beispiel sind keine Seltenheit. Die Ursache hierfür liegt meist im äußerst technikaufreibenden Kurzstreckenbetrieb. Wer zum Diesel greift, sollte zudem den Ölverbrauch im Blick haben. Denn nicht selten kündigt sich so ein Motorschaden an. Generell gelten die Fahrzeuge ab 1996 (Facelift) als etwas solider.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	106	Ø	106	Ø	106	Ø	106	Ø	106	Ø
ohne Mängel	71,0	75,8	59,5	60,5	45,7	48,7	38,1	40,0	33,4	32,9
leichte Mängel	20,1	18,6	28,4	28,6	35,5	34,6	37,1	38,0	41,1	40,1
erhebliche Mängel	8,9	5,6	12,1	10,9	18,8	16,7	24,7	22,0	25,4	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Wer 106 fährt, muss Rost nicht fürchten. Er sollte eher in Richtung Vorderachse horchen. Meist deutet lautes Klappern auf ein ausgeschlagenes Gelenk hin. Zumindest gibt es in einigen Jahrgängen überdurchschnittlich viele Mängel an der Vorderachse. Genau wie an alternden Antriebswellen.

Licht

Scheinwerfereinstellung und hintere Leuchten der fünf- und siebenjährigen Peugeot sind öfter mängelbehaftet. Die restliche Anlage leuchtet vorbildlich.



118 PS sorgen für 205 km/ h. So schnell kann ein Peugeot 106 serienmäßig sein

Bremsen

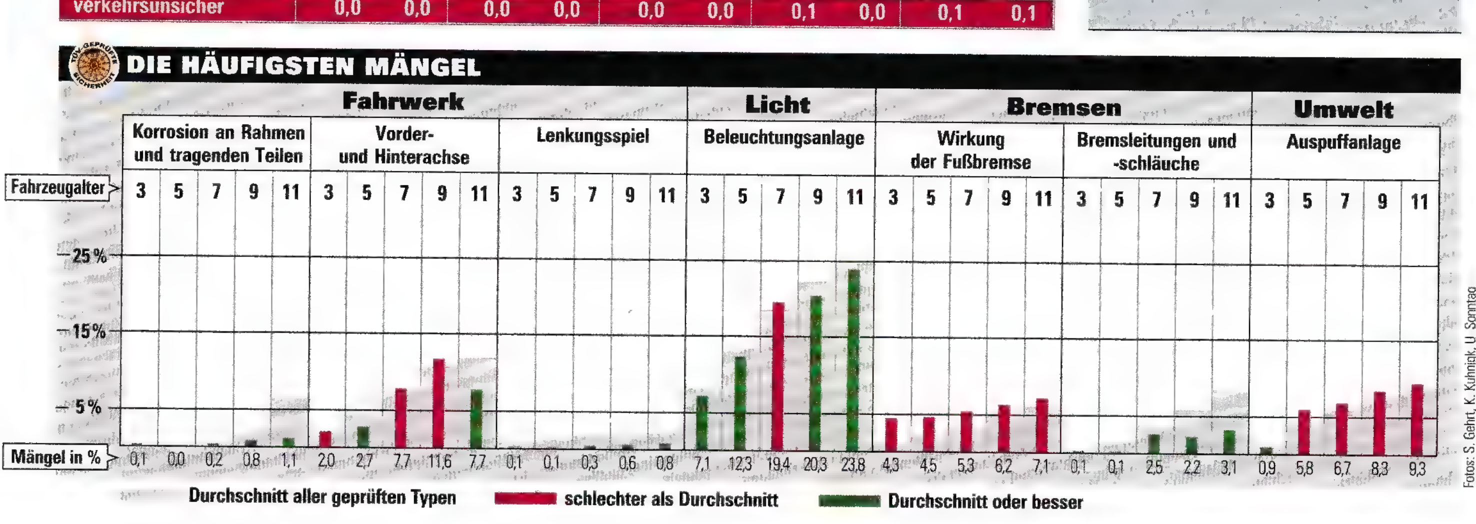
Unzureichende Fußbremswirkung vorn und oft verschleißende Bremsscheiben bemängelt der TÜV beim kleinsten Peugeot. Feststellbremse und Fußbremse hinten sind in einigen Baujahren mangelhaft. Solide präsentieren sich die Bremsleitungen und die Bremsschläuche.

Umwelt

Undichtigkeiten an der Kraftstoffanlage, und auch die Auspuffe der Kleinwagen müssen häufiger gewechselt werden.

FAZIT Jede Automarke hat ihre ganz besonderen Problemstellen. Bei Peugeot sind es fast immer die Bremsen. So auch beim 106. Und trotzdem ist der kleine Franzose bis ins hohe Alter solide, immerhin bestehen 33 Prozent aller elfjährigen Fahrzeuge die HU ohne jegliche Mängel.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Gehrt, K. Kuhnigk, U. Sonntag





Die Tage des beliebten Peugeot 205 sind längst gezählt. Doch der pfiffige 206 ist ein würdiger Nachfolger

Die kleine Löwenbande



Peugeot 206

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 60 (1.1) bis 177 PS (2.0 RC)

DAT-Preise: von 4850 bis 17 250 Euro

▸ **Nutzwert** Der attraktive 205-Nachfolger ist top in Sachen Raumausnutzung: Kopf-, Ellbogen- und Beinfreiheit liegen vorn auf bestem Kleinwagen-Niveau, hinten gefällt es auf langen Strecken allerdings nur Kindern. Hinter der großen, weit nach vorn gezogenen Frontscheibe kommt beinahe Minivan-Feeling auf. Bescheiden dimensioniert, doch beachtlich erweiterbar: der Kofferraum des kleinen Franzosen (245–1130 Liter). Nette Draufgabe: das Ablagefach in der Beifahrer-Sitzfläche. Die 206 sind recht passabel ausgestattet, die Einrichtung wirkt allerdings nicht sonderlich hochwertig. Der Armaturenträger ist geschmackvoll und ohne große Ergonomie-Patzer gestaltet. Ein Lichtblick in dieser Klasse: das gegen Aufpreis erhältliche Navigationssystem. Ab 2000 gab es den Peugeot 206 auf Wunsch auch oben ohne (206 CC).

▸ **Fahrspaß** Die Motorenpalette des kleinen Franzosen hat einiges zu bieten. Im Stadtbetrieb langt der 1.4-Benziner mit 75 PS völlig. Wer längere Strecken zurücklegt, nimmt am besten den 2.0 HDi mit durchzugsstarken 90 PS (ab 2001).

▸ **Zuverlässigkeit** Das hat ja geklappt – der 206 zeigt sich nach dem ersten TÜV-Termin solide und mit wenig Mängeln.



Peugeot 205

Bauzeit: 1983 bis 1996

Motoren: von 45 (1.0) bis 130 PS (1.9)

DAT-Preise: bis 2500 Euro

▸ **Nutzwert** Nicht viele Autos wurden so lange und erfolgreich gebaut wie die kleinen 205. Viele Jahre war er sogar Europas beliebtestes Auto überhaupt. Mittlerweile ist der 205 ein Exot. Entweder steht er bei Liebhabern in der Scheune und wird gepflegt, oder er dreht die letzten Runden in Studentenhand. Und die freuen sich über das üppige Platzangebot, ärgern sich über die lässige Verarbeitung. Klar: Die Sicherheitsausstattung kommt beim 205 aus heutiger Sicht zu kurz. ABS und Airbag waren seinerzeit in der Kleinwagenklasse noch Fremdworte.

▸ **Fahrspaß** Eigentlich gab es nur einen Motor für 205-Fans. Nämlich den kräftigen 1,9-Liter des GTi. Der leistete 130 PS und katapultierte das Fliegengewicht (880 kg) in weniger als sieben Sekunden auf Tempo 100. Im Alltag überzeugten die guten Dieselmotoren mit ihrem kräftigen Drehmoment und dem günstigen Verbrauch.

▸ **Zuverlässigkeit** Viele Jahre hinterlassen tiefe Spuren – so auch beim 205. Nach der Hauptuntersuchung des TÜV folgt stets ein teurer Werkstattbesuch. Das sorgenfreie Leben der kleinen Franzosen scheint vorbei zu sein. Wer weiterhin mit dem 205 Spaß haben will, sollte ihn gut pflegen.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Laut TÜV haben 206 und 205 wenig Probleme mit Rost und defekten Hinterachsen. Das war es auch schon mit den Gemeinsamkeiten. Glänzt der ältere Typ mit guter Vorderachse, sind es beim jüngeren Modell vor allem Antriebswellen und Lenkspiel, die vom TÜV-Prüfer Lob bekommen.

Licht

Besitzer eines 205 scheinen nur bei Tageslicht zu fahren. Dann stört die defekte Lichtanlage auch nicht. Am 206 fallen nur die Scheinwerfer durch.



Das waren noch Zeiten – das 205-Cabriolet hatte damals noch einen Bügel

Bremsen

Der Zahn der Zeit nagt auch an der Bremsanlage der 205. Dieser Bremsanlage ist nur noch eine gute Bremskraftregelung abzugewinnen. Der Rest ist oft mangelhaft. Die jungen 206 sind natürlich besser. Obwohl die Feststellbremse manchmal etwas einseitig wirken kann.

Umwelt

Umweltfreundlich ist 205 fahren ganz und gar nicht mehr. Grund: Weder Auspuff- noch Kraftstoffanlagen sind dicht.

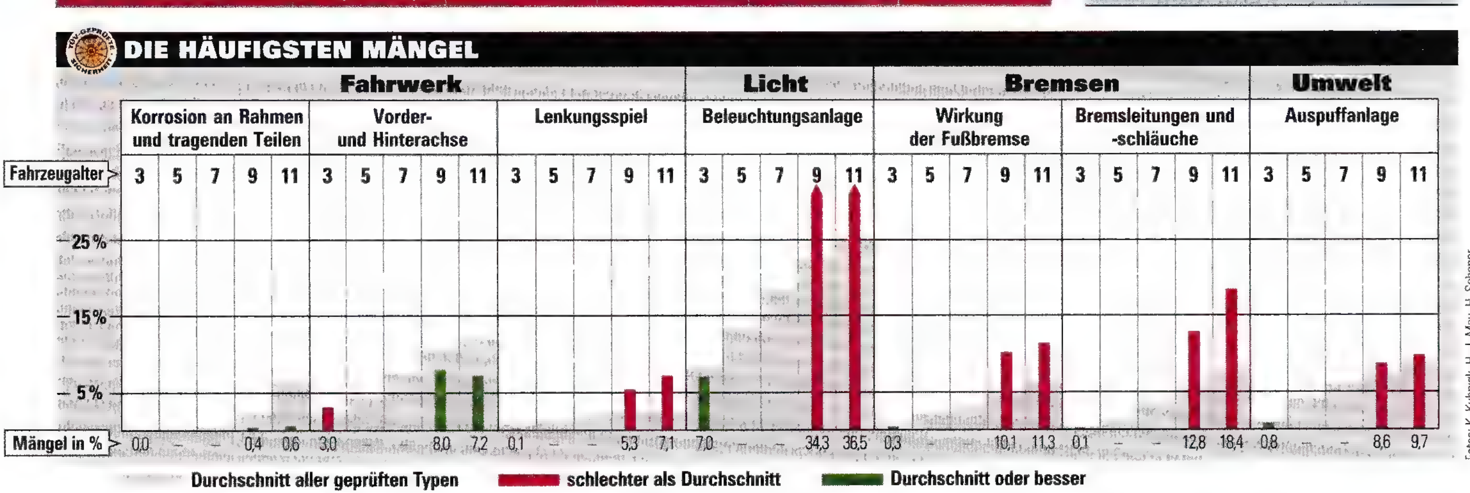
FAZIT Jedes Autoleben geht einmal zu Ende – so auch das des Peugeot 205. Laut TÜV-Statistik gibt es überdurchschnittlich viele „leichte" und „erhebliche" Mängel in allen Jahren. Dennoch kein Grund zur Panik, denn mit dem 206 gibt es einen soliden Nachfolger.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	206	Ø		Ø		Ø	205	Ø	205	Ø
ohne Mängel	77,0	75,8	–	60,5	–	48,7	29,2	40,0	23,9	32,9
leichte Mängel	16,9	18,6	–	28,6	–	34,6	40,3	38,0	42,6	40,1
erhebliche Mängel	6,1	5,6	–	10,9	–	16,7	30,4	22,0	33,4	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

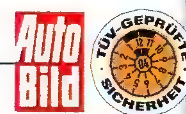
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, H.-J. Mau, H. Schaper



PEUGEOT 306/309



Die kompakten Peugeot, so die Werbung, sollten dem Golf Paroli bieten. Das ist den Franzosen nicht gelungen

Der Rivale ist gescheitert



Peugeot 306

Bauzeit: 1993 bis 2001

Motoren: von 60 (1.1) bis 163 PS (S 16)

DAT-Preise: von 1500 bis 11 650 Euro

▸ **Nutzwert** Die französische Antwort auf den Golf hieß in den 90er Jahren 306. In vier verschiedenen Karosserien kam der Kompakte 1993 auf den Markt: Neben einem schicken Cabrio gab es den Kombi (Break) und natürlich Stufen- bzw. Fließheck. Auch beim Platzangebot hatte niemand Grund zum Klagen. Selbst im Fond konnte man eine passende Sitzposition finden. Unter dem Klassendurchschnitt lagen mäßige Verarbeitung und Materialqualität. Auch die Sicherheitsausstattung war Anfangs kaum besser. Mit der Einführung von Airbags und ABS ließ sich Peugeot Zeit.

▸ **Fahrspaß** Wer Spaß haben wollte, nahm nicht den Basis-Benziner mit 60 PS, sondern mindestens den 1.4 mit 75 PS. Ab Modelljahr 2000 verpflanzte Peugeot den leistungsstarken 2.0 HDi in den 306. Das verhalf dem kleinen Löwen zu üppigen 180 km/h Spitze, was für das sichere Fahrwerk kein Problem darstellte.

▸ **Zuverlässigkeit** Ganz oben auf der Mängelliste stehen: Batterie, Lichtmaschine, Thermoschalter, Wegfahrsperre, Zündspule und durchgebrannte Kopfdichtungen. Auch Bremsen- und Elektrikprobleme sowie Auspuffschäden sind keine Seltenheit. Deshalb: Vorsicht beim Gebrauchtwagenkauf.



Peugeot 309

Bauzeit: 1986 bis 1993

Motoren: von 60 (1.1) bis 147 PS (16 V)

DAT-Preise: bis 1500 Euro

▸ **Nutzwert** Vor über zehn Jahren wurde die Produktion des 309 eingestellt. In Sachen Platzangebot kann der in die Jahre gekommene Peugeot jedoch immer noch mithalten. Mit bequemen Sitzen und jeder Menge Platz fürs Gepäck (bis 615 Liter) kamen sogar Großfamilien klar. Mehr schlecht als recht fiel die Verarbeitungsqualität aus. Billige Kunststoffe und Klappereien an jeder Ecke waren die Folge.

▸ **Fahrspaß** Wenn man heute einen 309 auf unseren Straßen sieht, nagelt meist ein unverwüstlicher Diesel unter der Haube. Aber es ging auch anders, denn der schlichte Franzose fuhr sogar Rallye-Erfolge ein. Die Basis hierfür bot der GTi mit 16 Ventilen (147 PS). Fahrwerktechnisch wurden die 309er eher auf Komfort getrimmt. Was man besonders an der starken Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven bemerkte.

▸ **Zuverlässigkeit** Die beste Zeit der Baureihe 309 ist endgültig vorbei, auch wenn Rost hier kein Problem darstellt. Eher sind es technische Defekte an der Zündanlage oder Überhitzungen aufgrund defekter Thermoschalter, die den Franzosen zum Boxenstopp zwingen. Einmal dort angekommen, finden die Mechaniker auch meist irgendetwas an Bremsen, Lenkung oder Auspuff.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Dank guter Rostvorsorge hat Korrosion auch an den alten 309 keine Chance. Dann sind schon eher Ölverlust, Antriebswellen und Lenkspiel ein Thema. Und das auch bei älteren 306. Lob verdient laut TÜV die Hinterachse der jüngeren Fahrzeuge.

Licht

Beim 309 wird die Abblendlichteinstellung doppelt so oft wie beim Schnitt der untersuchten Fahrzeuge beanstandet. Die restliche Beleuchtungsanlage kann überzeugen. Der 306 schlägt sich alles in allem durchschnittlich.



Der Kombi ist beliebt, ein 306 Break schluckt immerhin bis zu 1510 Liter

Bremsen

Ein echter Schwachpunkt bei den Franzosen. Am älteren Modell nagt der Zahn der Zeit, auch das jüngere zeigt viele Mängel (Bremsscheiben, Bremskraftreglung, Feststellbremse, Fußbremse). Solide schneiden die Bremsleitungen des 306 ab.

Umwelt

Undichte Kraftstoffanlagen und defekte Auspuffe gibt es am 309, der jüngere 306 ist da Durchschnitt.

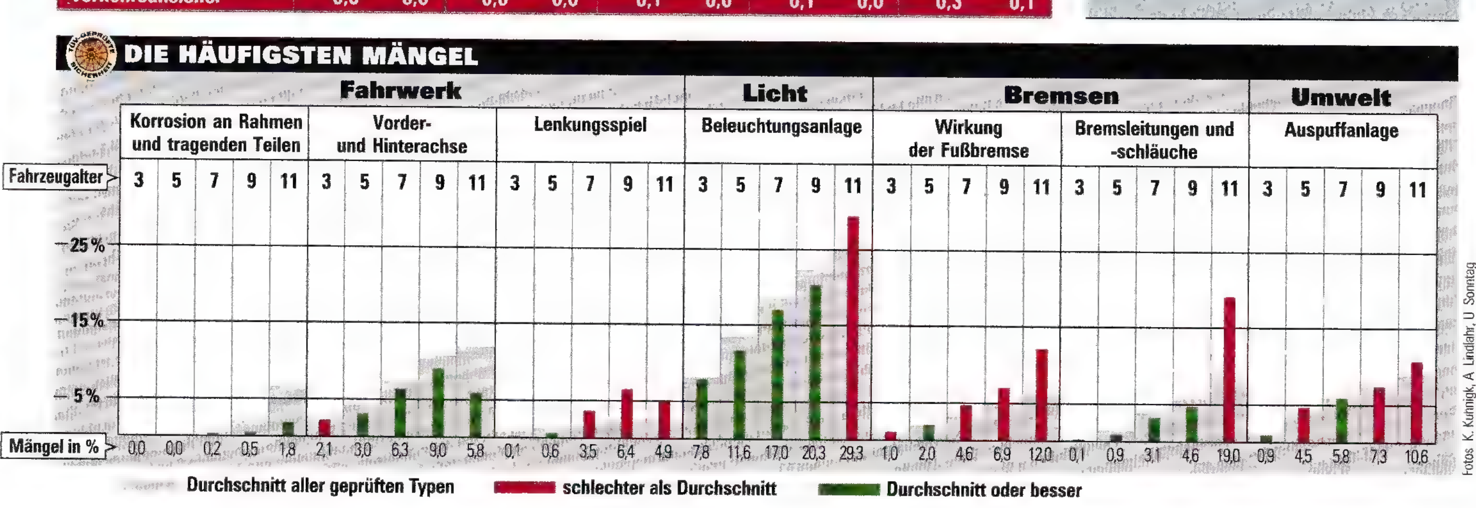
FAZIT Wenn die beiden Peugeot-Brüder zum TÜV-Termin rollen, werden häufig gravierende Mängel festgestellt. Bereits ab dem siebten Jahr gelten die jüngeren 306 überdurchschnittlich oft als „verkehrsunsicher". Dies gilt auch für den elf Jahre alten 309.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	306	Ø	306	Ø	306	Ø	306	Ø	309	Ø
ohne Mängel	72,7	75,8	59,9	60,5	44,4	48,7	36,2	40,0	26,7	32,9
leichte Mängel	21,0	18,6	29,6	28,6	37,5	34,6	37,9	38,0	42,2	40,1
erhebliche Mängel	6,3	5,6	10,5	10,9	18,0	16,7	25,8	22,0	30,8	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,3	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

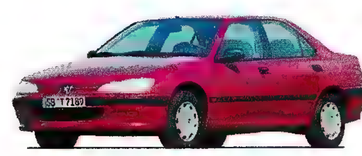


Fotos: K. Kuhnigk, A. Lindlahr, U. Sonntag



Die beiden Franzosen verwöhnen ihre Insassen zwar mit viel Platz und Komfort, haben aber auch einige Mängel

Von wegen starker Löwe



Peugeot 406

Bauzeit: 1995 bis heute

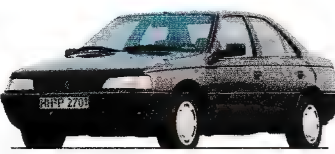
Motoren: von 89 (1.6) bis 207 PS (V6)

DAT-Preise: von 3250 bis 20 350 Euro

▸ **Nutzwert** Mit dem Peugeot 406 haben die Franzosen 1995 eine vorzügliche Reiselimousine auf die Räder gestellt. 430 Liter Kofferraumvolumen und angenehme Platzverhältnisse vorn und hinten sprechen für sich. Einzig die zu weiche Polsterung der Sitze fällt negativ auf. Wer noch mehr Platz braucht, nimmt den schicken und geräumigen Kombi (Break). Der ab 1997 gebaute Lastesel bietet bis zu 1741 Liter Kofferraumvolumen. Zum Vergleich: Ein BMW 5er touring (E39) steckt maximal „nur“ 1525 Liter weg. Erwähnung sollte auch das von Pininfarina elegant gestylte 406 Coupé finden. Hier wurden im Innenraum edler wirkende Materialien verwendet, und auch die Sitze sind besser, weil angenehm konturiert.

▸ **Fahrspaß** Den saubersten Fahrspaß hat man mit dem 2001 eingeführten 2,2-Liter-Diesel (HDi) mit serienmäßigem Partikelfilter. Dazu passt auch das auf Gleiten abgestufte Fahrwerk. Guter Federkomfort inklusive. Für die schnelle Gangart war der 3.0 V6 zuständig. Die 207 PS sorgten immerhin für 240 km/h Spitze.

▸ **Zuverlässigkeit** Die typische Mängelliste der 406 umfasst hintere Fußbremse, Getriebe, Kupplungen, Elektrik- und Auspuffanlagen.



Peugeot 405

Bauzeit: 1987 bis 1996

Motoren: von 64 (1.9 D) bis 196 PS (2.0 T16)

DAT-Preise: bis 4300 Euro

▸ **Nutzwert** In Sachen Platzangebot hat die Mittelklasse-Limousine 405 gegenüber den aktuellen Fahrzeugen nur wenig verloren. Auch die 470 Liter Kofferraumvolumen sind für heutige Verhältnisse mehr als durchschnittlich. Spätestens an der Verarbeitung erkennt man dann aber das wahre Alter des Peugeot. Kleine Spaltmaße? Fehlanzeige. Dafür gibt es weiche Bestuhlung und kantiges Design. Neben der Stufenheck-Limousine gab es schon damals den praktischen Kombi.

▸ **Fahrspaß** Mit dem eher komfortabel bis straff abgestimmten Fahrwerk harmonierte damals am ehesten der 1,9-Liter-Diesel. Damit waren lange Strecken nicht nur angenehm, sondern auch sparsam zu bewältigen. Einen Tick schneller fuhr der 405 T16 mit Allradantrieb und 196 PS.

▸ **Zuverlässigkeit** Die langen Jahre auf Autobahnen oder Landstraßen haben ihre Folgen deutlich hinterlassen. Egal ob an Bremsen, Elektrik oder Auspuff – kaum ein Teil ist mängelfrei. Nur mit sehr viel Pflege lassen sich die großen Limousinen am Leben erhalten. Ein Termin in der Fachwerkstatt wird fast immer sehr teuer. Wer einen Gebrauchten sucht, legt lieber ein paar Euro drauf und nimmt das nachfolgende Modell 406. Es gilt als solider und zuverlässiger.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Zuerst die erfreuliche Nachricht: Rost gibt es an den großen Franzosen nur sehr selten. Genauso wenig Hinterachsschäden. Blickt der TÜV in Richtung Motor, dann wird es überdurchschnittlich oft ölig. Grund: Weder der neue noch der alte Typ sind dicht. Zu hohes Lenkspiel wie am 405 kennen die 406er nicht mehr.

Licht

Bei der Einstellung des Abblendlichts und bei den vorderen Leuchten muss der 405 öfter passen als der 406.



Gut gestylt: Das 406 Coupé wurde von Meister Pininfarina gestaltet

Bremsen

Schlechter schneidet die Bremsanlage des 405 ab. An allen Teilen findet der TÜV überdurchschnittlich viele Mängel. Der jüngere 406 ist zwar besser, aber auch nicht fehlerfrei. Ins Auge fallen die schlechten Werte bei Fußbremse hinten, Bremsscheiben und Feststellbremse.

Umwelt

Laut TÜV gibt es sowohl am Peugeot 405 als auch 406 Probleme mit Kraftstoffanlagen und Auspufftöpfen.

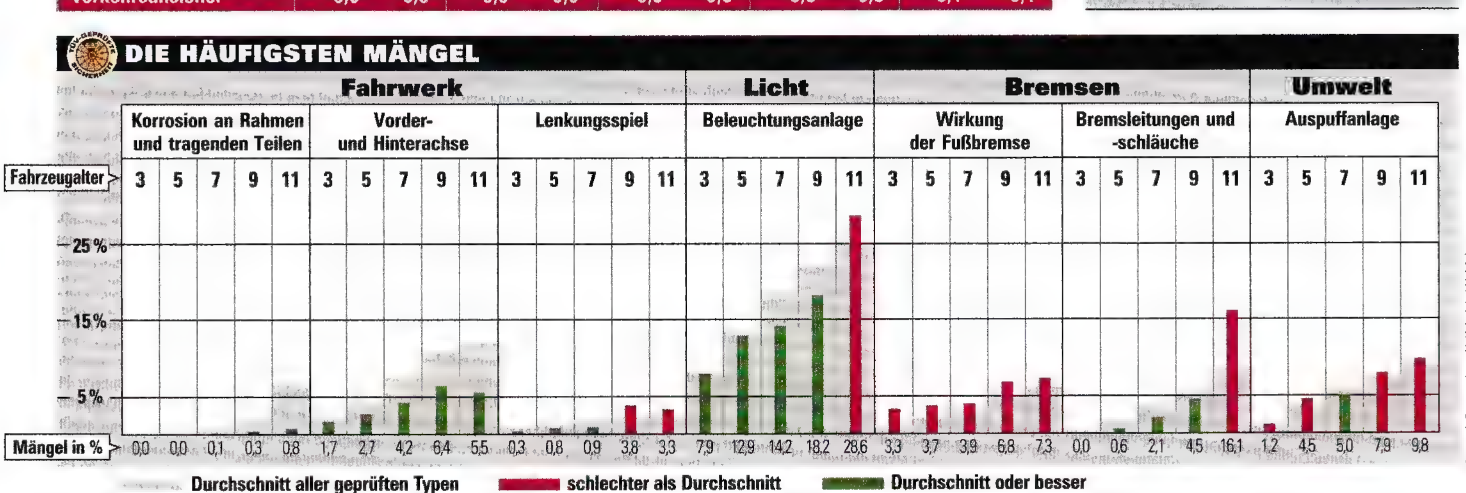
FAZIT Acht Jahre ist es her, dass der letzte 405 vom Band lief – und das merkt man vor allem an der Technik. Laut TÜV ist besonders die Bremsanlage zu oft betroffen. Die jüngeren 406 sind deutlich besser, wenn auch nicht perfekt. Auch hier ist es die Bremsanlage, die Sorgen macht.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	406	Ø	406	Ø	406	Ø	405	Ø	405	Ø
ohne Mängel	69,1	75,8	59,8	60,5	54,4	48,7	35,5	40,0	26,1	32,9
leichte Mängel	22,8	18,6	29,5	28,6	33,1	34,6	40,0	38,0	44,3	40,1
erhebliche Mängel	8,1	5,6	10,7	10,9	12,5	16,7	24,5	22,0	29,5	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: I. Barenschee, K. Kuhnigk, W. Meier



Klappernder Innenraum, klemmende Schiebetüren, viele Mängel – der 806 ist nichts für Qualitäts-Liebhaber

Der strapaziert die Nerven



Peugeot 806

Bauzeit: **1994 bis 2002**

Motoren: **von 90 (1.9 D) bis 147 PS (2.0 Turbo)**

DAT-Preise: **von 4500 bis 18 650 Euro**

Auch wenn der 806 eine eigene Nase hat, die Plattform teilt er sich mit Citroën Evasion, Fiat Ulysse und Lancia Zeta

▸ **Nutzwert** Egal ob Großfamilie, Handwerker oder Bastler – der Peugeot 806 passt allen Zeitgenossen, die viel Platz benötigen. Immerhin kann sein Innenraum gigantische 3300 Liter Gepäck verstauen. Das ist bereits das Maß eines Kleinlieferwagens. Alternativ passen bis zu acht Personen in den geräumigen Van. Serienmäßig wurde er jedoch nur mit fünf Plätzen ausgeliefert, die anderen kosteten Aufpreis, sind also nicht bei allen gebrauchten Fahrzeugen an Bord. In puncto Sicherheit hielten sich die Franzosen sehr lange zurück. So hatten die ersten Modelle 1994 nur einen Fahrerairbag. Ein Jahr später folgte der luftige Lebensretter für den Beifahrer. Und ein ABS war sogar erst Ende 1995 serienmäßig an Bord.

▸ **Fahrspaß** Erstaunlich, wie leicht sich der 1445 Kilogramm schwere 806 fahren lässt. Man fühlt sich weniger in einem großen Van, sondern mehr wie in einer Limousine. Das Fahrwerk ist für einen Van zwar eher straff abgestimmt, bietet aber dennoch reichlich Federungskomfort. Bei den Sitzen gehen die Meinungen auseinander. Schon vorn stören sich langbeinige Fahrer an den kurzen Sitzflächen. Die hinteren Plätze sind gar so knapp geschnitten, dass sie auf Langstrecken nur für Kinder taugen. Motorisch beginnt die Palette bei ausreichenden 121 PS, die den 2,0-Liter-Peugeot-Benziner in 14,6 Sekunden von null auf 100 beschleunigen. Bei 177 km/h ist Schluss. Wer es schneller mag, sucht den 2.0 mit Turbo-Aufladung. Nachteil: Der 147-PS-Vierzylinder genehmigt sich mit zwölf Liter Super auf 100 Kilometer einen ordentlichen Schluck aus dem Tank. Unser Tipp: Einen der hervorragenden Diesel wählen.



Runde Linien und ein praktischer Schalthebel, der weit nach oben gerutscht ist

▸ **Zuverlässigkeit** Qualität ist nicht die Sache des 806. Klemmende Schiebetüren, klappernde und abfallende Innenverkleidungen gehören zum Alltag im Familien-Peugeot. Laut TÜV hat er überdurchschnittlich viele „leichte" und „erhebliche" Mängel in allen Jahren.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Richtig überzeugend sind Rostschutz und Hinterachse. Der Rest am Fahrwerk hat deutliche Probleme. Allen voran: Ölverlust und Lenkspiel. Die Vorderachse ist nur bei ganz jungen Fahrzeugen mitunter schadhaft. Ganz anders die Antriebswellen, hier kommen die Fehler nach fünf bzw. sieben Jahren.

Licht

Sehr dunkles Kapitel. Einziger Lichtblick an drei- und fünfjährigen Fahrzeugen ist die Abblendlichteinstellung. Der Rest der Anlage kann nicht überzeugen.



Große Klappe – einiges dahinter. Wahlweise gibt es bis zu acht Sitzplätze

Bremsen

Die Wirkung der Fuß- und Handbremse ist durchschnittlich. Negativ fällt die einseitig wirkende Handbremse und vor allem die Bremskraftregelung auf, deren Werte den Schnitt um ein Vielfaches übersteigen. Solide präsentieren sich die Bremsschläuche.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage wird etwas häufiger auffällig als der Durchschnitt. Die Auspuffanlage wird hingegen erst nach sieben Jahren öfter bemängelt.

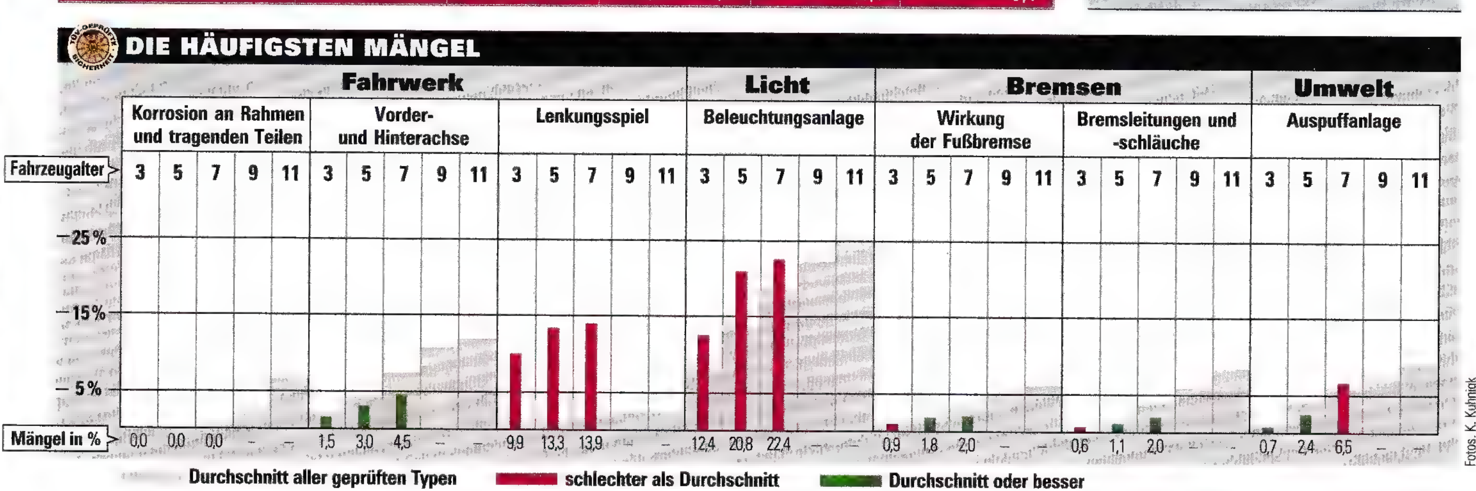
Beim TÜV kann der Peugeot 806 nicht überzeugen. Besonders negativ schneidet er in den Prüfkapiteln Lenkung, Ölverlust und Bremskraftregelung ab. Mit 14,7 % erheblichen Mängeln belegte er in der Rangfolge der dreijährigen Fahrzeuge den letzten Platz.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	806	Ø	806	Ø	806	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	60,3	75,8	46,5	60,5	37,5	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	25,0	18,6	34,3	28,6	40,1	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	14,7	5,6	19,1	10,9	22,3	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL





Spätestens nach der TÜV-Statistik wird sonnenklar: Der kleinste Porsche ist in Sachen Qualität ein ganz Großer

Roadster-Spaß ohne Reue



Porsche Boxster

Bauzeit: **1996 bis heute**

Motoren: **von 204 (2.5) bis 260 PS (S)**

DAT-Preise: **von 22 800 bis 41 000 Euro**

Auch der Boxster ist bereits ein Klassiker geworden. Die Nase des Roadsters erinnert an den 911

▸ Nutzwert Wer einen Wagen zum Einkaufen sucht, ist beim Boxster an der falschen Adresse. Dieser flache, sportliche Roadster ist eher was fürs Auge. Tiefe Sitzposition, Mittelmotor und satter Auspuffsound machen jede Überlandfahrt zum Erlebnis. Hier liegt auch die wahre Stärke dieses Porsche. Denn praktisch waren die Renner aus Zuffenhausen ja eh noch nie. Auch wenn dieser Roadster mit zwei (!) Kofferräumen à 130 Liter aufwarten kann. So ein Wagen will seine Passagiere anders verwöhnen: mit viel Kraft. Ebenfalls zum Verwöhnen sind die gut geschnittenen und bequemen Sportsitze. Selbst nach längeren Strecken sind Rückenschmerzen wohl eher auf eine falsche Sitzposition zurückzuführen. Wer einen Boxster sein Eigen nennt, freut sich über ein verwindungssteifes Chassis, das selbst auf schlechter Piste eine gute Figur macht. Die macht Porsches Kleinster auch mit seinem Hardtop (gegen Aufpreis erhältlich). Zumal er damit auch winterfest wird.

▸ Fahrspaß Wer keinen Spaß am Fahren eines Porsche hat, ist selbst dran schuld. Da macht auch der Boxster keine Ausnahme. Ein Fahrwerk, das sich nach Kurven sehnt, aber auch die Bandscheiben der älteren Piloten schont. Gekoppelt mit bissigen Bremsen und herrlich laufenden Boxermaschinen. Was will ein Sportwagen-Besitzer mehr! Doch Vorsicht, wer bei dem kleinen Roadster in einer schnellen Kurve vom Gas geht, kann schon mal Besuch vom Heck bekommen.



Das Cockpit ist typisch für Porsche: Rundinstrumente und edles Leder

▸ Zuverlässigkeit Natürlich hat auch ein Porsche seine Mängel. So waren bei den ersten Boxster Probleme an den Traktionskontrollen keine Seltenheit. Ergebnis: Nach 15 000 Kilometern mussten neue Hinterreifen her. Ebenfalls können Kupplungen schnell verschleißen. Das hängt aber vom jeweiligen Fahrstil ab. Ansonsten ist die Verarbeitung der Materialien gut gelungen. Typisch Porsche: die soliden Motoren. Bei ausreichend Pflege halten sie ein Leben lang und länger.

Das TÜV-Urteil

Fahrwerk

Die Qualität nimmt bei Porsche mit den Jahren kaum ab. Laut TÜV gibt es nur sehr wenig Mängel am Fahrwerk des Boxster. Gerade mal der Ölverbrauch an dreijährigen Motoren liegt leicht über dem Durchschnitt. Vorbildlich ist dagegen die Rostvorsorge des Roadsters.

Licht

Wenn ein Boxster zur Hauptuntersuchung muss, darf es ruhig dunkel sein. Denn die Scheinwerfer und Heckleuchten sowie die Blinker versagen recht selten ihre Dienste.



Der Boxster S hat größere Räder, verbesserte Bremsen und mehr Leistung

Bremsen

Vor allem die guten Verzögerungswerte sprechen für den kleinen Porsche. Bei dem leistungsstarken Sportwagen tritt gerade mal an den Bremsscheiben höherer Verschleiß auf. Und das auch nur in den ersten Jahren. Der Rest der Anlage erhält vom TÜV Bestnoten.

Umwelt

Undichte Kraftstoffanlagen? Kennt ein Porsche-Boxster-Fahrer nicht. Genauso wenig wie Korrosionsschäden am Schalldämpfer.

Fazit Mit dem Boxster bauen die Experten bei Porsche einen ausgereiften, völlig unproblematischen Roadster. Nach fünf Jahren bestehen mehr als 80 % die HU ohne jegliche Mängel. Auch innerhalb der einzelnen Baugruppen gibt es keine Schwachpunkte.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Boxster	Ø	Boxster	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	84,2	75,8	80,2	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	12,3	18,6	15,0	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	3,5	5,6	4,8	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Gruppe	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,3	0,8	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,1	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	4,7	4,9	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,1	0,4	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,0	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,1	0,4	–	–	–

Mängel in % – Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: T. Bader, A. Lindlahr



Sein 40-jähriges Jubiläum feierte der 911 letztes Jahr. Für viele ist er immer noch der Sportwagen schlechthin

Der ewige Sportwagen



Porsche 911 (Typ 996)

Bauzeit: 1997 bis heute

Motoren: von 300 (3.4) bis 420 PS (Turbo)

DAT-Preise: von 38 000 bis 95 000 Euro

▸ Nutzwert Seine Fans waren skeptisch, als der neue 911 sie durch Boxster-Scheinwerfer anstrahlte. Unbegründet. Denn den Porsche-Konstrukteuren gelang der Spagat zwischen modernen, mehr Raum bietenden Formen und der klassischen Linie.

▸ Fahrspaß Hier ist das angestammte Revier des 911. Auch wenn der Porsche in seiner modernsten Form handzahm wurde – heißt, ein bis hoch in den Grenzbereich neutrales Fahrverhalten bietet –, 911-Fahren macht süchtig. Denn die Technik ist perfekt aufeinander abgestimmt, der Motorsound und die gewaltige Leistung sorgen für den nötigen Adrenalin-Schub.

▸ Zuverlässigkeit Kaum Probleme. Einzig ölende Motoren fallen dann und wann auf.



PLATZ 1

Porsche 911 (Typ 993)

Bauzeit: 1993 bis 1997

Motoren: von 272 (3.6) bis 408 PS (Turbo)

DAT-Preise: von 23 000 bis 64 300 Euro

▸ Nutzwert Beim 993 wurden zum letzten Mal die Porsche-typischen stehenden Rundscheinwerfer verbaut. Die vorderen Plätze des alten Elfers sind passgenau und bequem geschnitten. Auch die Platzverhältnisse gehen in Ordnung. Ganz anders im Fond. Den sollte man lieber als Jackenablage nutzen. Und der Kofferraum im Bug des Fahrzeugs fasst 123 Liter.

▸ Fahrspaß Auch dieser Carrera macht seine Fahrer glücklich. Bereits mit ihrem sägenden Leerlauf versprechen die Boxer-Maschinen einiges. Der Turbo ist nach 4,5 Sekunden auf Tempo 100. Und nach 2,61 Sekunden wieder auf null.

▸ Zuverlässigkeit Was soll man sagen – auch dieser 911 macht seinem Ruf alle Ehre. Wenig Mängel sorgen für ein langes Auto-Leben.

PLATZ 1

Porsche 911 (Typ 964)

Bauzeit: 1989 bis 1993

Motoren: von 250 (3.6) bis 360 PS (Turbo)

DAT-Preise: von 18 900 bis 32 000 Euro

▸ Nutzwert Sportwagen bleibt Sportwagen. Das heißt: Der Nutzwert steht nicht an erster Stelle. Immerhin sitzen Fahrer und Beifahrer ausgesprochen bequem.

▸ Fahrspaß Freude, schöner Porsche-Funken. Dieser 911er bietet Fahrspaß in Reinkultur. Power gibt es satt – auch wenn er nicht an seine Nachfahren heranreicht. Dafür wird der Fahrer noch dann und wann gefordert. Immer nämlich, wenn das ausbrechende Heck zum Gegenlenken zwingt. Ein Porsche für Profis. Lammfromm zeigt er sich nur, wenn das Gaspedal gestreichelt wird.

▸ Zuverlässigkeit Ein 964 verlangt nach regelmäßiger Wartung und Pflege. Zündverteiler, Thermostate und Batterien können schon mal den Dienst verweigern. Dann ärgern hohe Ersatzteilpreise.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Ein Fahrwerk wie aus dem Bilderbuch. Die 911 haben selbst im elften Jahr kein Rost am Chassis. Bestnoten auch bei den Achsen und an der Lenkung. Einziger Ausreißer: Die Motoren der 996 verlieren manchmal etwas Öl.

Licht

Zwar findet der TÜV auch an den berühmten Porsche-Modellen falsch justierte Scheinwerfer – jedoch seltener als beim Durchschnitt. Auch der Rest der Lichtanlage kann statistisch mit wenig Mängeln überzeugen.

Bremsen

Bei so viel Power sollte die Bremsanlage der 911er zuverlässig arbeiten. Und laut TÜV tut sie das auch, und zwar ganz hervorragend. Einzige Ausnahme: Die Bremsscheiben der drei- und siebenjährigen Elfer unterliegen hohem Verschleiß und müssen dadurch öfter gewechselt werden.

Umwelt

Die Tank- und Auspuffanlagen der 911er sind dicht und schädigen nicht die Umwelt.



Sieht er nicht schick aus? Die 911er gibt es auch oben ohne (hier der 993)

FAZIT Der Porsche 911 ist ein Fahrzeug, das laut TÜV nur sehr wenig Macken besitzt. Und das bis ins hohe Alter. Sogar nach elf Jahren bestehen über 68 % der Renner die Hauptuntersuchung ohne Mängel. Mit nur 7,6 % erheblichen Mängeln nimmt er in der Rangliste den Spitzenplatz ein.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	996	Ø	996	Ø	993	Ø	993	Ø	964	Ø
ohne Mängel	84,0	75,8	78,2	60,5	70,9	48,7	72,1	40,0	68,1	32,9
leichte Mängel	12,8	18,6	17,4	28,6	23,1	34,6	22,3	38,0	24,3	40,1
erhebliche Mängel	3,2	5,6	4,4	10,9	5,9	16,7	5,6	22,0	7,6	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

		3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,5	0,9	2,0	1,4	1,9
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,0	0,3	0,5	0,8
Licht	Beleuchtungsanlage	4,2	6,9	9,6	10,1	13,7
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,2	0,2	0,2	1,0	0,5
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,0	0,1	0,2	0,7
Umwelt	Auspuffanlage	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: K. Kuhnigk, A. Lindahl





Renaults Micro-Van hat einen hohen Sympathiewert. Technisch betrachtet, ist der Twingo ein trauriges Kapitel

Nett, aber schlampig



Renault Twingo

Bauzeit: **1993 bis heute**

Motoren: **von 55 (1.3) bis 75 PS (1.2 16V)**

DAT-Preise: **von 1500 bis 9200 Euro**

One-Box-Design: Renault meinte damit das Verschmelzen von Passagierzelle und Motorabteil

▸ **Nutzwert** Gäbe es den Twingo nicht, er müsste sofort erfunden werden – mit seinem genialen Raumkonzept, das im Wesentlichen aus der um 17 Zentimeter verschiebbaren Rückbank besteht und so die Wahl lässt zwischen rund 350 Liter Kofferrabteil und einen relativ opulenten Beinraum. Die Sitze selbst sind jedoch eine Qual für jeden normal gewachsenen Mitteleuropäer – auch wenn ab dem 98er Facelift das geringfügig bequemere Gestühl aus dem Clio implantiert wurde. Die Premiere des Twingo fiel 1993 genau in den Beginn der Airbag-Invasion, trotzdem dauerte es bis Anfang 95, bis endlich ein Fahrerairbag serienmäßig vorhanden war. Der für den Beifahrer folgte dann ein halbes Jahr später, und seit 98 sind auch Sidebags für die Frontpassagiere Serie.

▸ **Fahrspaß** Das Twingo-Fahrwerk schwimmt auf der weichen Welle, gibt sich vor allem auf groben Unebenheiten sehr schluckfreudig. In Kurven untersteuert der Twingo heftig und untermalt mit deftiger Schräglage, dass ihm solche Behandlung nicht behagt. Als Antrieb diente bis 96 ein alter Stoßstangen-Vierzylinder aus dem seligen R 5, ehe der moderne 1,2-Liter einzog, der ab 2001 bis zu 75 PS mobilisiert. Pfiffig: Twingo Easy mit automatischer Kupplung oder das ab 01 angebotene, auch vollautomatisch arbeitende Quickshift-Getriebe, das elektrisch kuppelt und schaltet.



Auffallend anders: bunte Knöpfe und Digitaltacho in der Armaturenbrett-Mitte

▸ **Zuverlässigkeit** Der Platz reicht nicht für alle Kritikpunkte aus, deshalb nur die wichtigsten: defekte Motoren, mindestens aber durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen, hervorgerufen durch Wasserverlust wegen undichter Kühler oder kaputter Thermoschalter bzw. gerissener Keilriemen. Startprobleme liegen meistens an defekten Wegfahrsperren, funktionslosen Lichtmaschinen, beschädigten oder nassen Verteilerkappen. Lästig: lockere Wischerarme oder durchgebrannte Wischermotoren in den ersten Baujahren, häufiger auch brummende Radlager.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Twingo	Ø	Twingo	Ø	Twingo	Ø	Twingo	Ø		Ø
ohne Mängel	72,3	75,8	50,4	60,5	37,7	48,7	34,0	40,0	–	32,9
leichte Mängel	22,8	18,6	30,2	28,6	31,2	34,6	31,5	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	4,9	5,6	19,4	10,9	31,1	16,7	34,4	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Durchwachsene Rostquote, viel Kritik für die Vorderachse, aber stabile Lenkung und wenig Ölverlust. Auch die Antriebswellen sind bis ins Alter solide und verschleißfest. Die Hinterachse macht erst im neunten Jahr Ärger.

Licht

Die Scheinwerfer liegen auf durchschnittlichem Niveau, die Blinker aber sind deutlich besser. Doch der Zustand der Rückleuchten und die Scheinwerfereinstellung sind Grund vieler Beanstandungen.



Der wahre Nachfolger der Ente: die Faltdach-Version des Twingo

Bremsen

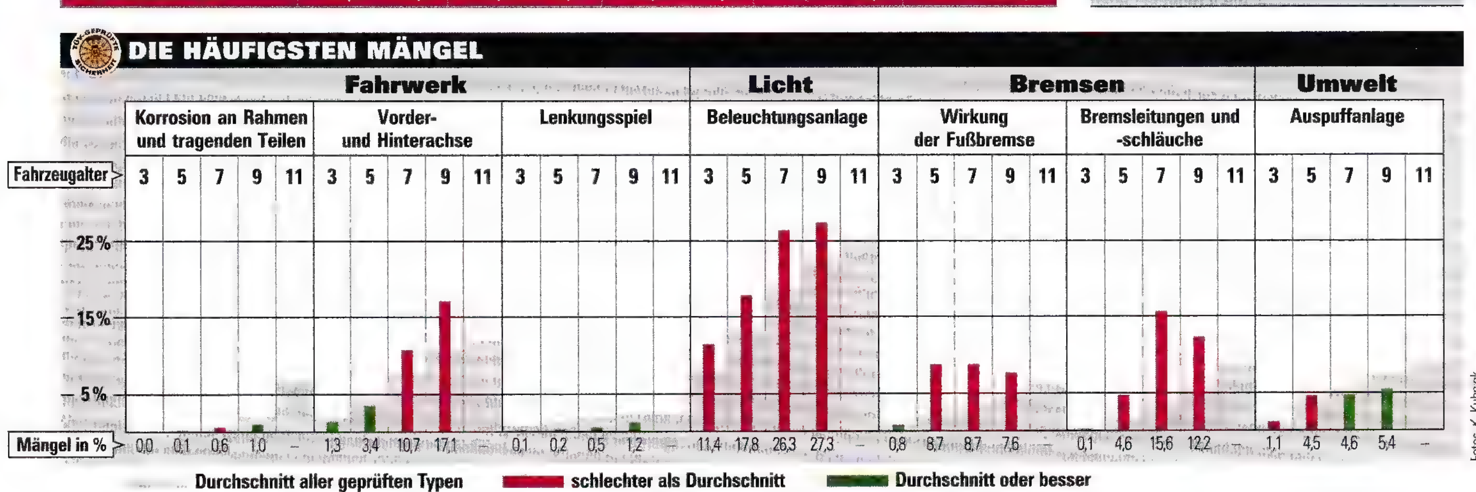
Ungebremste Fehlerquote vor allem an der Hinterachse. Eine noch höhere Beanstandungsquote gibt es bei den Bremsschläuchen, und auch die Bremsscheiben sind öfter verschlissen. Als relativ solide erweist sich dagegen die Handbremse.

Umwelt

Wenig Probleme mit undichten Kraftstoffanlagen, und die Auspuffanlagen fallen nur nach drei und fünf Jahren unangenehm auf.

FAZIT Was nützt alle Sympathie für den kleinen Renault, wenn die Bremsen so schlecht sind? Bereits nach sieben Jahren fällt fast ein Drittel der Twingo mit erheblichen Mängeln durch. Sein letzter und vorletzter Platz bei den Mängelriesen sind wirklich keine Empfehlung.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk





Vom Konzept her ist der Clio ein prima Kleinwagen, nur trüben diverse Mängel die Freude an diesem Fahrzeug

Fehlerhaft aus Tradition



Renault Clio (Typ B)

Bauzeit: **1998 bis heute**

Motoren: **von 58 (1.2) bis 254 PS (3.0 V6)**

DAT-Preise: **von 4200 bis 27200 Euro**

▸ **Nutzwert** Seinen Konkurrenten hat der Clio das bessere Raumangebot voraus, und das ist vor allem auf den hinteren Plätzen spürbar. In den Kofferraum passen wie beim Vorgänger 265 Liter, was dank guter Beladbarkeit in den meisten Fällen ausreichen dürfte. Ein Problem in erster Linie für größere Menschen: Die Vordersitze sind klein, weich und unmöglich geformt, Langstrecken werden darauf zur Tortur. Für die Sicherheit sorgen ABS sowie vier Airbags in allen Modellen.

▸ **Fahrspaß** Das Fahrwerk ist komfortabel, aber noch straff genug für eine sichere Straßenlage. Weil der Clio recht schwer ist, sind die kleineren Maschinen um die 60 PS einfach zu schwach – 75 PS dürfen es ruhig sein. Oder einer der zahlreichen kräftigen Dieselmotoren.

▸ **Zuverlässigkeit** Störungen am Zahnriemen haben zu diversen Motorschäden geführt, für Startschwierigkeiten sorgen defekte Zündspulen oder Anlasser. Dauerproblem bei Renault: rutschende oder reißende Keilrippenriemen für die Nebenaggregate. Außerdem kann der Bremskraftverstärker Luft ziehen, und beim Diesel können die Luftschläuche des Turbos abrutschen, sodass die Leistung nachlässt und der Rauch zunimmt.



Renault Clio (Typ 57)

Bauzeit: **1991 bis 98**

Motoren: **von 55 (1.2) bis 135 PS (16V)**

DAT-Preise: **bis 5000 Euro**

▸ **Nutzwert** Anfang der Neunziger galt der Clio als unerhört komfortable Alternative zu den meist spartanischen Kleinwagen jener Zeit – man fuhr noch Steilheck-Polo oder Corsa A. Sein Platzangebot überzeugte, die gute Ausstattung erst recht. Nur die Sitze störten: klein, nachgiebig, viel zu wenig Unterstützung vor allem für schwergewichtige Personen. Dafür gab es ab 94 einen Fahrerairbag, 96 kam – schon vor dem Facelift – der für den Beifahrer dazu.

▸ **Fahrspaß** Der Ur-Clio ist schon mit 55 PS angemessen motorisiert, der Schritt zu 75 PS zeigt kaum Wirkung. Dann lieber gleich 88 oder später 90 PS, die aber auch mehr verbrauchen – ganz zu schweigen von den hektischen RSi- oder 16V-Versionen.

▸ **Zuverlässigkeit** Auch hier reicht der Platz kaum, daher nur die wichtigsten Störungen: Motorschäden wegen gerissener Zahnriemen oder Überhitzungen, hervorgerufen von undichten Wasserpumpen, gerissenen Antriebsriemen oder unwilligen Thermoschaltern; Startprobleme wegen defekter Anlasser, Verteiler, Verteilerkappen, Zündkabel, Wegfahrsperren oder Motorelektronik. Problematisch auch die miserable Verarbeitung mit wackelnden Sitzen bis hin zu Wassereinbrüchen.

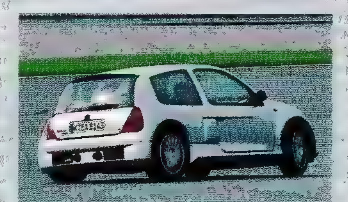
DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Ganz klar: Verschleiß an der Vorderachse und erheblicher Ölverlust machen vor allem der ersten Clio-Baureihe zu schaffen. Die Hinterachse hingegen hält, und auch Rost ist selbst bei den älteren Fahrzeugen nur selten zu finden.

Licht

Die Blinker fallen so gut wie nie auf, bei den Älteren schneiden auch die Rückleuchten gut ab. Ganz im Gegensatz zu den katastrophalen Scheinwerfern und ihrer sehr oft fehlerhaften Einstellung – die nur bei jüngeren Clio stimmt.



Grenzgänger: 3.0 V6 Sport, der Mittelmotor-Clio für ganz Eilige

Bremsen

Die Fußbremse verlässt spätestens nach fünf Jahren den durchschnittlichen Rahmen, die Bremsschläuche überschreiten ihn um ein Vielfaches. Sehr hoch: der Bremsscheiben-Verschleiß. Wirklich positiv ist einzig das Abschneiden der Handbremse.

Umwelt

Undichtigkeiten an der Kraftstoffanlage sind selten, dafür liegt die Beanstandungsquote der Auspuffanlagen ab dem fünften Jahr über dem Durchschnitt.

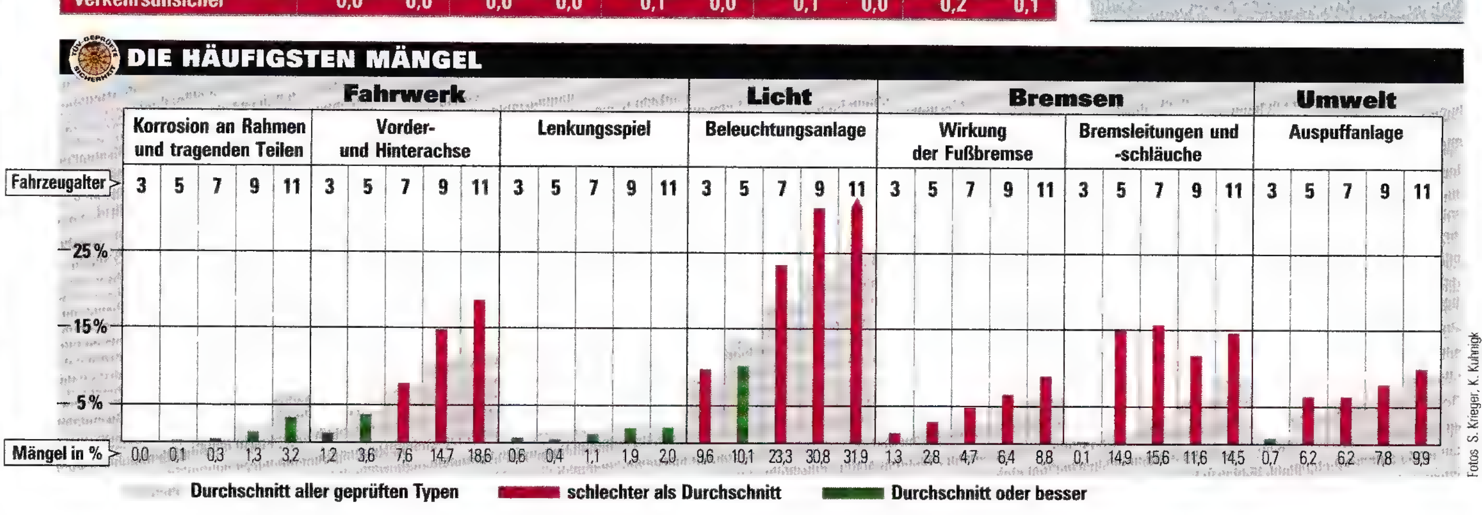
FAZIT Nach fünf Jahren steigt die Quote der erheblichen Mängel rapide an. Über 20 % erhalten die Plakette nicht auf Anhieb. Diese Quote steigt bei den Elfjährigen auf über 35 % an. Zahlreiche Einzelmängel vor allem an der Bremsanlage sind die Ursache.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Clio (Typ B)	Ø	Clio (Typ 57)	Ø	Clio (Typ 57)	Ø	Clio (Typ 57)	Ø	Clio (Typ 57)	Ø
ohne Mängel	74,3	75,8	52,5	60,5	37,6	48,7	30,6	40,0	25,2	32,9
leichte Mängel	20,7	18,6	26,8	28,6	35,2	34,6	37,8	38,0	39,3	40,1
erhebliche Mängel	5,0	5,6	20,7	10,9	27,1	16,7	31,5	22,0	35,3	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Krieger, K. Kuhnigk



Kompakte Renault gibt es für fast jeden Bedarf – nur die Freunde ordentlicher Zuverlässigkeit gehen leer aus

Schlechter als sein Ruf



Renault Mégane I

Bauzeit: 1995 bis 2002

Motoren: von 64 (1.9 D) bis 147 PS (2.0 16V)

DAT-Preise: von 3500 bis 18 500 Euro

▶ **Nutzwert** Mégane gibt es für jeden Geschmack. Vom Coupé über Vier- und Fünftürer, Kombi, Van bis zum Cabrio sollte jeder fündig werden. Gewohnt knapp geschnitten: die Schaumgummi-Sitze. Dafür gibt's rundum genügend Platz, auch die Kofferraumvolumina bewegen sich bei allen Modellen am oberen Rand des Üblichen. Immer dabei: zwei Airbags, ab 97 auch ABS für alle und ab 98 Sidebags.

▶ **Fahrspaß** Viel Komfort und guter Geradeauslauf, schnelle Richtungswechsel lieber nicht. Ausnahme: das straffe, agile Coupé Coach. Die Benziner dürften sparsamer sein, die Diesel – wo dTi oder dCi draufsteht – sind es.

▶ **Zuverlässigkeit** Kaputt geht alles, wo Elektronik drin ist, wie Motorsteuerung und Wegfahrsperre. Weiter Zahnriemen und Keilrippenriemen, infolgedessen auch die Motoren; undichte Wasserpumpen verursachen Überhitzungen, Bremskraftverstärker werden undicht, und Anlasser sowie Lichtmaschine stehen sowieso ganz oben auf der Pannen-Hitliste. Bescheiden: die Verarbeitungsqualität, erkennbar an ausgeleierten Sitzen, schlecht passenden Armaturenträgern, Karosserieundichtigkeiten und früh defekten Stoßdämpfern.



Renault 19

Bauzeit: 1988 bis 1995

Motoren: von 58 (1.4) bis 135 PS (16V)

DAT-Preise: bis 6800 Euro

▶ **Nutzwert** Das Sortiment umfasst die klassischen Drei-, Vier- und Fünftürer, auch ein Cabrio, aber keinen Kombi. Überdurchschnittlich: das Platzangebot, auch für mitreisende Koffer. Unerträglich: die weichen, wenig Halt gebenden Sitze – aufpreispflichtiges Sportgestühl mal ausgenommen. Zum Schluss seiner Laufbahn bekam der R 19 im Jahre 94 noch einen Fahrerairbag, ABS jedoch blieb weiter motoren- und ausstattungsabhängig.

▶ **Fahrspaß** Klagloses Verarbeiten grober Stöße und gute Straßenlage kennzeichnen das Fahrwerk, in schnellen Kurven baut es allerdings erhebliche Schräglage auf. Ab 73 PS ist der relativ leichte R 19 gut motorisiert, auch die beiden stämmigen Diesel sind einen Tipp wert. Sehr preiswert zu bekommen, aber meistens hoffnungslos durchgeritten sind die spritzigen 16-Ventiler.

▶ **Zuverlässigkeit** Wasserverlust und defekte Thermoschalter verursachen Überhitzungen wie durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen bis hin zum Motorschaden, auch der Zahnriemen ist beim R 19 ein Dauerthema. Weiter ist die gesamte Elektrik anfällig, vom Generator über die Batterie, diverse Kabelverbindungen bis zum Anlasser. Problematisch: die Zündanlage, vom Verteiler bis zum Kerzenstecker.

Fahrwerk

Verschleiß an der Vorderachse, zu großes Lenkspiel und erheblicher Ölverlust sind die Kennzeichen des R 19, der Mégane belässt es im Wesentlichen bei Öl-Kleckereien, ist in allen anderen Teilbereichen Durchschnitt oder besser.

Licht

Probleme mit den Scheinwerfern und ihrer Einstellung am Renault 19. Die stimmt beim Mégane, dafür fallen hier auch Rückleuchten und Blinker unangenehm auf.



Mégane-Bestseller: 50 Prozent der Verkäufe steuert der Van Scénic bei

Bremsen

In fast allen wichtigen Einzeldisziplinen liegt der R 19 schlechter als der Durchschnitt. Der Mégane hingegen bremst gerade noch durchschnittlich, verfügt lediglich über eine solide Handbremse und zeigt massive Mängel an der Bremskraftregelung.

Umwelt

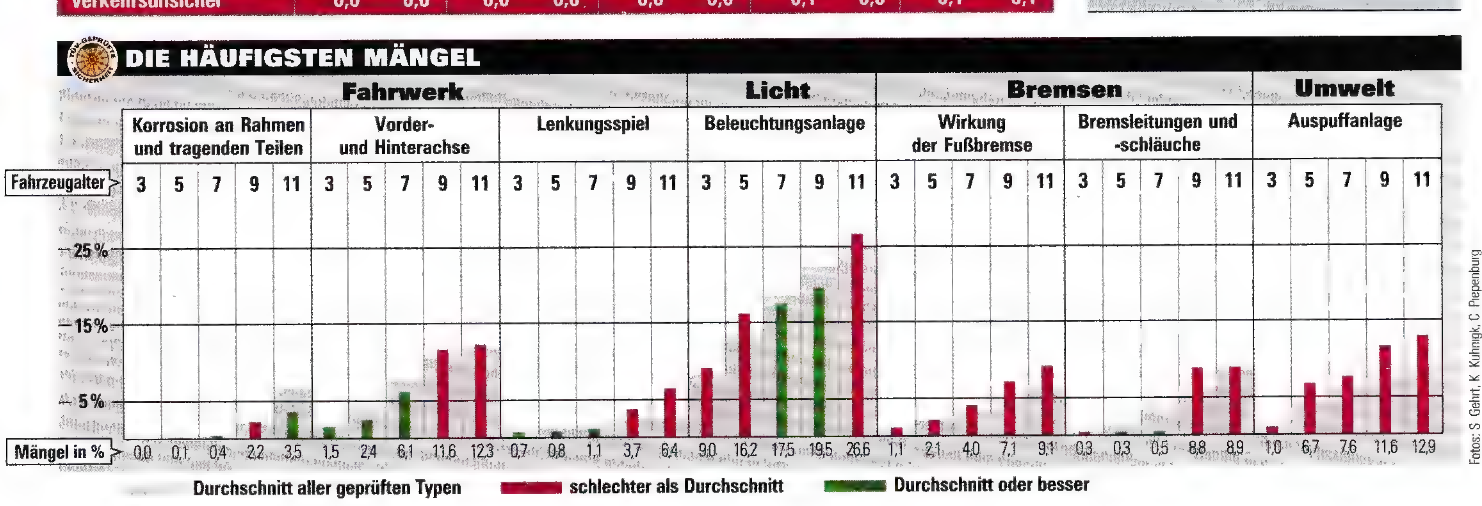
Die Kraftstoffanlagen werden nur selten beanstandet, die Auspuffanlagen fallen dagegen stets öfter auf als beim Durchschnitt aller geprüften Fahrzeuge.

Fazit Der Mégane ist in einigen Punkten besser als sein Vorgänger. Hierzu zählen die haltbaren Achsen, geringer Verschleiß an der Lenkung und die soliden Bremsschläuche. Aber ein Überflieger wird er auch damit nicht. Fahrzeuge ohne Mängel sind seltener als im Durchschnitt.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Mégane	Ø	Mégane	Ø	Mégane	Ø	R19	Ø	R19	Ø
ohne Mängel	74,2	75,8	56,2	60,5	45,3	48,7	33,4	40,0	26,3	32,9
leichte Mängel	20,4	18,6	32,5	28,6	32,9	34,6	36,2	38,0	39,2	40,1
erhebliche Mängel	5,4	5,6	11,3	10,9	21,8	16,7	30,3	22,0	34,4	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1



Fotos: S. Gehrt, K. Kuhnigk, C. Pepenburg





Gutes Raumangebot und sanfte Federung kennzeichnen Laguna und R 21 – und viel Arbeit für die Werkstätten

Viel Platz, viel Verdruss

Renault Laguna (Typ B56)

Bauzeit: 1994 bis 2001

Motoren: von 83 (2.2 D) bis 190 PS (V6 24V)

DAT-Preise: von 2900 bis 17 100 Euro

▸ **Nutzwert** Länge und Breite des Passagierabteils lassen kaum Wünsche offen, die Höhe dagegen schon – der Laguna ist nichts für Hutträger. Und der Langstreckenkomfort leidet erheblich unter dem keineswegs klassengemäßen Weichschaum-Gestühl, das den Körper eher umhüllt, statt ihn abzustützen. Weit über Klassenstandard hingegen der Kofferraum, 452 Liter passen ins Schrägheck; 520 Liter fasst der Kombi Grandtour. Serienmäßig ab Modellstart: ABS und Fahrerairbag, der für den Beifahrer kam ein Jahr später, und ab Mitte 98 waren Sidebags Serie.

▸ **Fahrspaß** Ausgezeichnete Straßenlage und hoher Komfort kennzeichnen den Laguna, gelegentliche Poltereien mal ausgenommen. Ebenfalls deutlich hörbar: die rauen Motoren – nicht nur beim Diesel. Seidenweich ist nur der Dreiliter-V6.

▸ **Zuverlässigkeit** Lichtmaschine, Anlasser und Wasserpumpe sind die Hauptmängel, Letztere sind auch verantwortlich für Wasserverlust und durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen. Ein Grundübel: Die Verteilerkappe ist nicht gut genug gegen Nässe geschützt. Auch beim Laguna stehen gerissene Zahnriemen und Gaszüge auf der Mängelliste.



Renault 21

Bauzeit: 1986 bis 95

Motoren: von 65 (2.1 D) bis 162 PS (Turbo)

DAT-Preise: bis 2500 Euro

▸ **Nutzwert** Für seine Zeit war der R 21 ziemlich glatt und eigenwillig, vor allem aber geräumig. Viel Bewegungsfreiheit auf allen Plätzen ist typisch, der Kombi mit dem wüsten Namen Nevada hält den Klassenrekord mit bis zu 1710 Liter Ladevolumen. Geschmackssache: die Sofa-Sitze. Auch hinten versinken die Passagiere mehr, als dass sie sitzen. Airbags sucht man vergeblich, und die langen Gurtpeitschen sind noch am Bodenblech befestigt.

▸ **Fahrspaß** Sehr guter Geradeauslauf und ansprechender Federungskomfort kennzeichnen das Fahrwerk, die Lenkung jedoch arbeitet indirekt. Sehr selten: die Allradversionen, die es leider nicht als Diesel gab. Motorentipp: Benziner mit 90 oder 107 PS, als Diesel am besten den 2.1 TD mit 88 PS. Und Finger weg von den starken Turbos, die sind wegen ihrer Anfälligkeit nur was für echte Renault-Enthusiasten.

▸ **Zuverlässigkeit** Auch der R 21 hat es mit den Undichtigkeiten im Kühlwasserkreislauf, entsprechend häufig sind durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen zu verzeichnen. Problematisch ist die gesamte Zündanlage, vom Steuergerät über den Verteiler bis zu den Kabeln, außerdem sind schon altersbedingt Kontaktprobleme an Steckern und Massepunkten zu erwarten.

DAS TÜV URTEIL

Fahrwerk

Heftiger Ölverlust und Spiel in der Lenkung eint beide Modelle, beim R 21 kommen noch ausgeschlagene Radaufhängungen und Rost hinzu, am Laguna bis Baujahr 95 Probleme mit der Vorderachse.

Licht

Um es kurz zu machen: Beim R 21 liegen alle Mängelquoten meilenweit über dem Durchschnitt. Der Laguna schneidet nicht ganz so schlecht ab. Die Abblendlichteinstellung ist Durchschnitt, die Blinker sind deutlich besser.



Nicht nur für die große Tour: der eigenwillige Kombi Laguna Grandtour

Bremsen

Am R 21 sind Handbremse und Bremsleitungen die einzigen positiven Zeichen. Beim Laguna geben die Fußbremse an der Vorderachse, der Bremskraftregler und der Verschleiß der Bremsscheiben Anlass zur Sorge. Solide: die Feststellbremse.

Umwelt

Der R 21 fällt auch hier durch, aber auch der Laguna zeigt überdurchschnittlich oft undichte Kraftstoffanlagen und defekte Auspufftöpfe.

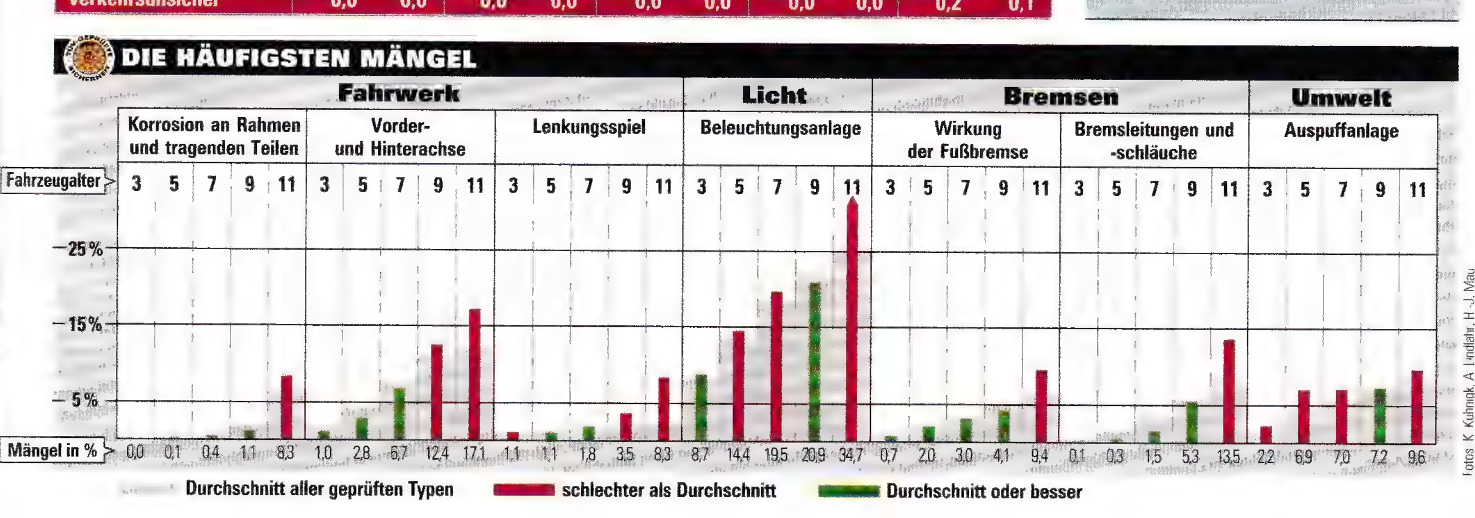
FAZIT Die Chance, mit dem R 21 bei der Hauptuntersuchung mit erheblichen Mängeln durchzufallen, ist fast doppelt so groß, wie ohne Mängel durchzukommen. Beim Laguna sieht es bis zum fünften Jahr noch recht gut aus, doch dann steigt die Quote erheblicher Mängel an.

MÄNGELEINTEILUNG

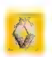
nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Laguna	Ø	Laguna	Ø	Laguna	Ø	Laguna	Ø	R 21	Ø
ohne Mängel	72,8	75,8	56,1	60,5	45,7	48,7	36,0	40,0	21,9	32,9
leichte Mängel	21,7	18,6	33,4	28,6	36,3	34,6	37,2	38,0	39,6	40,1
erhebliche Mängel	5,5	5,6	10,5	10,9	18,0	16,7	26,8	22,0	38,3	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, A. Lindlahr, H.-J. Mau



RENAULT ESPACE



Der Trendsetter unter den Großraumlimos erfreut sich ungebrochener Beliebtheit – allen Schwächen zum Trotz

Reichlich Raum für Mängel



Renault Espace (Typ JE)

Bauzeit: 1997 bis 2002

Motoren: von 98 (1.9 dTi) bis 190 PS (3.0 V6)

DAT-Preise: von 8900 bis 28 500 Euro

▸ **Nutzwert** Platz hat er satt, doch bei voller Bestuhlung mit sieben Sitzen existiert kaum noch ein Kofferraum. Renault begegnete dieser Kritik ab 98 mit dem verlängerten Grand Espace – 520 Liter sollten reichen. Doch gekauft hat den Langen kaum jemand, der Aufpreis zum gleichfalls hochgradig variablen Normal-Espace fiel wohl zu hoch aus. Recht ordentlich ist die Verarbeitung, auch die Sitze können gefallen. Serienmäßig sicher: ABS und Doppelairbag, ab 99 auch Sidebags.

▸ **Fahrspaß** Der Mix aus sanfter Federung und präzisem Fahrverhalten begeistert, dazu passt der Zweiliter mit 140 PS. Überraschend agil dank hohem Drehmoment ist schon der schwächste 1.9 dCi. Die V6 hingegen sind nur zu empfehlen, wenn Kosten keine Rolle spielen.

▸ **Zuverlässigkeit** Alles, wo Strom fließt, macht Ärger: Generator, Batterie, Anlasser, Zündanlage, Motorsteuerung, Kabelstecker, die reichhaltige Komfortelektrik und der Thermoschalter. Schaltet der nicht den Kühlerlüfter ein, drohen Überhitzungen wie durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen bis hin zum Motorschaden. Den gleichen Effekt haben gerissene Keilriemen, vom Zahnriemen ganz zu schweigen.



Renault Espace (Typ J63)

Bauzeit: 1991 bis 97

Motoren: von 88 (2.1 TD) bis 150 PS (2.9 V6)

DAT-Preise: von 2900 bis 8900 Euro

▸ **Nutzwert** Bis zu sieben Personen finden bequem und genügend Platz, können aber je nur einen Kulturbeutel mitnehmen. Doch der variable Innenraum erlaubt etliche Sitzkonfigurationen, zu sechst passt dann sicher auch das Gepäck mit hinein. Mit Sicherheit ab Ende 94 dabei: ABS und ein Fahrerairbag.

▸ **Fahrspaß** Mit dem vergleichsweise leichten Espace kommt schon der 2,2-Liter (107 PS) zurecht, der V6 als einzige Benzin-Alternative ist purer Luxus. Der Diesel hingegen muss sich anstrengen, tönt dann vernehmlich und passt so nicht zum betont wohnlichen Ambiente des Espace. Sehr behutsam: die Federung, mal abgesehen von gelegentlichem Poltern auf Querfugen. Für schneereiche Regionen interessant ist die Allrad-Variante.

▸ **Zuverlässigkeit** Der Anlauf des Espace fiel noch in die Zeit typisch französischen Schlendrians, entsprechend vielfältig ist das Mängelspektrum. Wie üblich ist die Elektrik anfällig, das gesamte Zündgeschirr will beachtet sein, und Überhitzungserscheinungen wegen Wasserverlust sind ebenfalls weitgehend normal. Typisch Espace: hängende Magnetschalter des Anlassers, ausgehängte oder gerissene Gaszüge und abfallende Scheibenwischer. Richtig teuer: das häufig defekte Schaltgetriebe.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Der Espace ist eine wahre Tropfsteinhöhle, Ölverlust kommt dreimal so oft vor wie durchschnittlich. Auch die Lenkung zeigt öfter zu viel Spiel. Rost ist sehr selten, und auch die Antriebswellen sind langlebig.

Licht

Scheinwerfer und Einstellung des Abblendlichts kommen in allen Jahren sehr schlecht weg, die Rückleuchten wenigstens halten durchschnittliches Niveau. Mal drüber, mal drunter: Blinker.



27 Zentimeter angebaut: Grand Espace mit verlängertem Kofferraum

Bremsen

Beim JE hält die Fußbremse durchschnittliches Niveau, beim J63 schneidet sie schlechter ab. Ähnlich sieht es bei der Handbremse und der Bremskraftregelung aus, wobei der ältere Espace auch wesentlich mehr verschlissene Bremsscheiben und -schläuche zeigt.

Umwelt

In allen Jahrgängen deutlich mehr Beanstandungen der Kraftstoff- und der Auspuffanlagen als beim Durchschnitt aller getesteten Fahrzeuge.

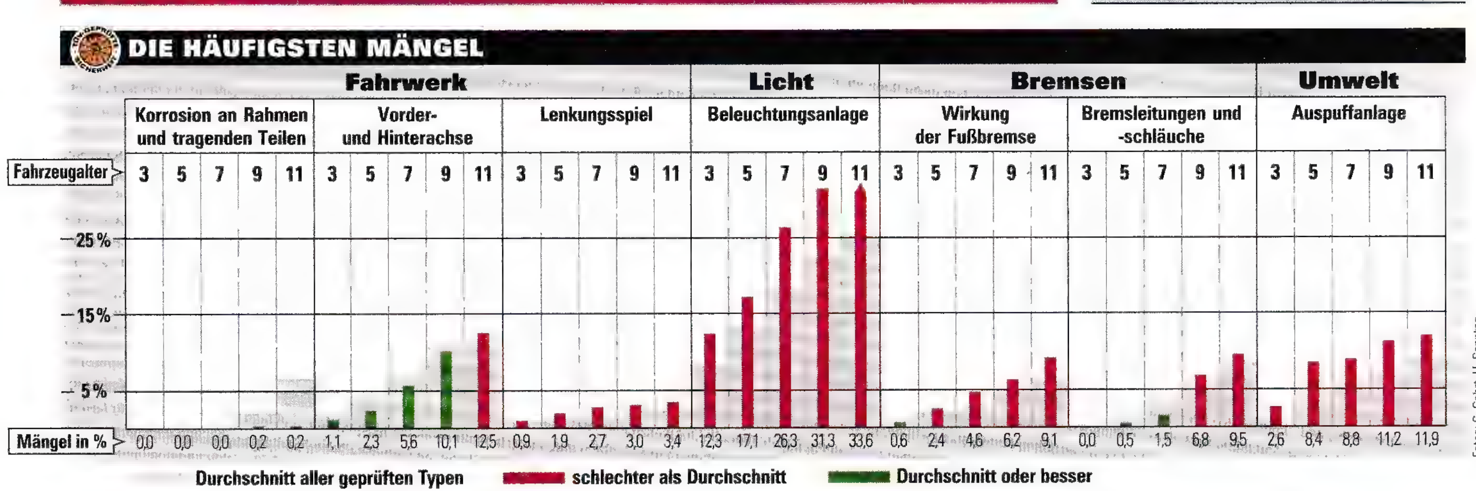
FAZIT Der jüngere Espace zieht sich noch mit einem blauen Auge aus der Affäre, versagt nur beim Ölverlust und bei der Abgasanlage. Doch der älteren Baureihe kann man höchstens zugute halten, dass sie nicht rostet – ab dem neunten Jahr hat fast ein Drittel erhebliche Mängel.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Espace (JE)	Ø	Espace (JE)	Ø	Espace (J63)	Ø	Espace (J63)	Ø	Espace (J63)	Ø
ohne Mängel	66,7	75,8	52,8	60,5	37,3	48,7	27,4	40,0	20,9	32,9
leichte Mängel	26,9	18,6	36,1	28,6	38,2	34,6	40,9	38,0	45,3	40,1
erhebliche Mängel	6,4	5,6	11,1	10,9	24,5	16,7	31,5	22,0	33,5	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,3	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Gehrt, U. Sonntag





Alte Saab 900 gelten als zuverlässig, auch der 9³ ist eine sichere Bank. Nur die dazwischen fallen öfter durch

Generationen-Konflikt







Saab 9³

Bauzeit: 1998 bis 2002

Motoren: von 115 (TiD) bis 205 PS (Aero)

DAT-Preise: von 8200 bis 27 200 Euro

▸ **Nutzwert** Egal ob Fließheck oder dreitüriges Coupé – das Platzangebot reicht immer, der ebene und gut beladbare Kofferraum ebenfalls, und die Sitzposition auf den bequemen Sesseln passt nahezu allen Körpergrößen. ABS und vier Airbags sind Standard, ab 2002 kamen noch Kopf- und Sidebags dazu.

▸ **Fahrspaß** Komfortables Fahrwerk, kräftige Motoren. Der kräftige Diesel ist ein Tipp, aber auch die Benziner gehen beherzt zur Sache. Das Handling ist allerdings nur wenig sportlich.

▸ **Zuverlässigkeit** Defekte Turbolader und ihre abrutschenden Luftschläuche hemmen den Diesel, gestörte Zündanlagen und Motorsteuergeräte die Benziner. Außerdem: undichte Lenkservos, gerissene Keilrippenriemen.

Saab 900 (Typ II/YS3D)

Bauzeit: 1993 bis 1998

Motoren: von 130 (2.0i) bis 185 PS (Turbo)

DAT-Preise: von 3500 bis 15 500 Euro

▸ **Nutzwert** Vier Personen finden gute Platzverhältnisse vor, können wegen der schmalen Fenster aber nur schlecht rausschauen. Die Sitze sind vortrefflich, aber warum hat der Schwede eine so schwache Heizung? Immerhin: ABS und Fahrerairbag sind Serie, ab Mitte 95 auch der Beifahrerairbag.

▸ **Fahrspaß** Natürlich wollen alle einen Turbo, dabei sind die selbstsaugenden Zweiliter von 130 bis 150 PS viel vernünftiger und haltbarer, passen besser zum weich abgestimmten Fahrwerk.

▸ **Zuverlässigkeit** Das Getriebe steht bei den Turbos am Rand der Belastbarkeit, häufig gibt es Kontaktprobleme an Kabelsteckern und Zündanlage. Die Verarbeitung ist schlecht, erkennbar auch an losen Tür- und Fensterdichtungen.

Saab 900 (Typ I)

Bauzeit: 1978 bis 1993

Motoren: von 110 (2.0) bis 175 PS (turbo 16)

DAT-Preise: von 500 bis 10 500 Euro

▸ **Nutzwert** Knorrig wie ein Elch auf Rädern, mit viel Platz und ab 92 auch Fahrerairbag. Der Kofferraum ist riesig, 602 Liter wollen erst mal gefüllt sein, und selbst das Cabrio packt noch 364 Liter ein. Die Verarbeitung: recht gut, aber drinnen herrscht eben das Hartplastik der Achtziger.

▸ **Fahrspaß** Schweres Auto – schwergängige Lenkung und Bremsen. Das Fahrwerk ist straff, aber nicht hart, untersteuert in Kurven heftig – vor allem beim Herausbeschleunigen mit einem der kräftigen Turbos. Ausgewogener: die turbolosen Zweiliter.

▸ **Zuverlässigkeit** Viel Ärger mit den Turbos wie geplatzte Lader und Getriebe. Verschlissene Kupplungen und ausgeschlagene Zündverteiler treffen auch die anderen Modelle.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	9³	Ø	900 (II)	Ø	900 (II)	Ø	900 (I)	Ø	900 (I)	Ø
ohne Mängel	80,5	75,8	58,9	60,5	49,1	48,7	41,6	40,0	37,7	32,9
leichte Mängel	15,5	18,6	33,2	28,6	38,8	34,6	39,3	38,0	39,5	40,1
erhebliche Mängel	4,0	5,6	7,9	10,9	12,1	16,7	19,1	22,0	22,8	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Keine Probleme am 9³ und bei allen dreien wenig Rost, aber der 900/I verliert zu oft Öl und bekommt Spiel in der Lenkung; der 900/II hat sehr stabile Antriebswellen.

Licht

Am 9³ und mehr noch am 900/II finden die Scheinwerfer mitunter nicht die Zustimmung der Prüfer, am alten 900/I hapert es vor allem an den Rückleuchten. Und bei allen dreien werden Mängel an Blinker und Warneinrichtungen diagnostiziert. Das Lichtkapitel ist somit nicht die Stärke des Saab.

Bremsen

Kaum Klagen über den 9³ – abgesehen von seiner Handbremse. Die macht auch den 900ern zu schaffen, wobei der 900/I, relativ betrachtet, besser dasteht als sein Nachfolger. Der dafür bei Bremsleitungen und -schläuchen besser abschneidet.

Umwelt

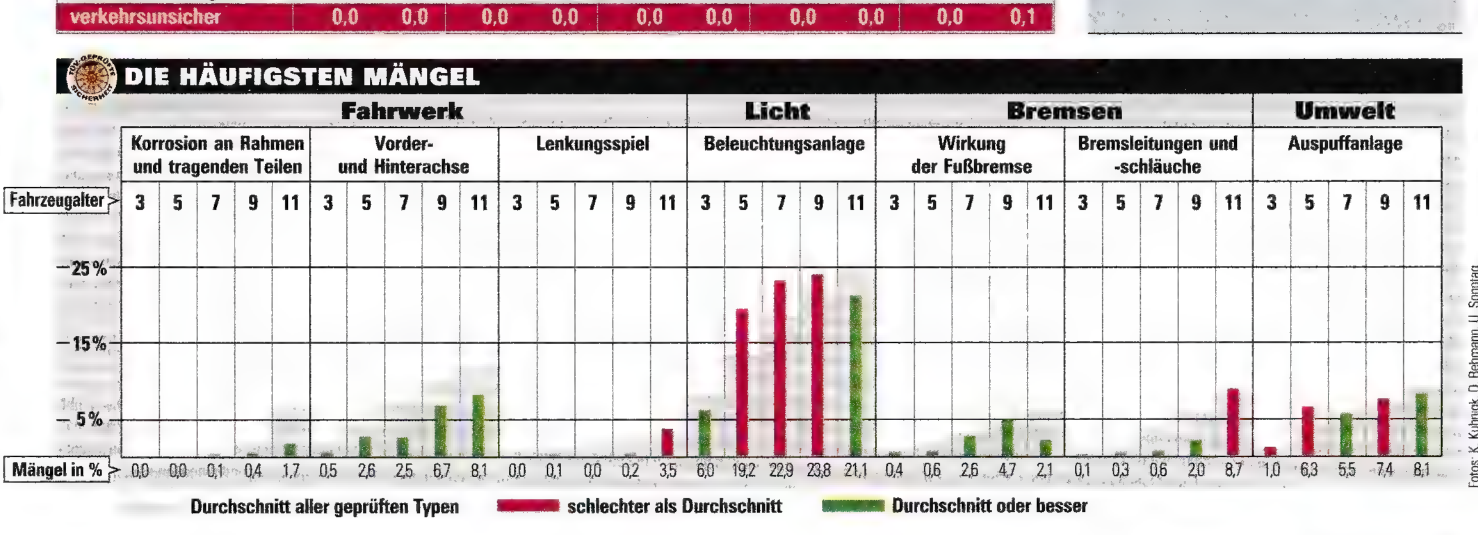
So gut wie kein Ärger mit den Kraftstoffanlagen, aber leider häufiger Auspuff-Beanstandungen.



Frischluft-Spaß mit Reisequalitäten: ausgewogenes 9³-Cabriolet

FAZIT Die Mängeleinteilung links sagt eigentlich alles: Die einzige unterdurchschnittliche Vorstellung liefert der 900/II ab, Vorgänger und Nachfolger sind stets besser. Trotzdem ist auch er eine Empfehlung wert, denn seine Beanstandungen sind überwiegend leichte Mängel.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, D. Rebmann, U. Sonntag

SAAB 9⁵





Saab fahren war schon immer Geschmackssache. Daran änderte sich auch unter der Regie von GM/Opel wenig

Ein Typ mit kleinen Macken



Saab 9⁵

Bauzeit: **1997 bis heute**

Motoren: **von 120 (2.2 TiD) bis 250 PS (2.3 Aero)**

DAT-Preise: **von 9950 bis 29 300 Euro**

Etwas unauffällig steht die Limousine des 9⁵ da. Schade, denn früher fielen die Schweden gerade mit ihrem Design auf

▸ **Nutzwert** BMW und Mercedes sind Ihnen zu normal? Wie wäre es mit einem Saab? Den eingefleischten Fans der skandinavischen Marke ist der große 9⁵ zwar nicht mehr Saab genug. Heißt, es fehlt die urige Ausstrahlung älterer Modelle. Dennoch umweht den dicken Schweden ein Hauch Extravaganz. Nicht zuletzt weil die Limousine – aber auch der Kombi – eher zu den seltenen Gästen auf unseren Straßen zählt. Dabei können sich die inneren Werte durchaus sehen lassen. Reichlich Platz für vier bis fünf Passagiere und ein Kofferraum, der mit 500 Liter Volumen ans S-Format heranreicht. Im Kombi, seit 1998 im Programm, finden bei umgelegten Rücksitzen 1490 Liter Gepäck Platz. Das liegt knapp unter einem Audi A6 Avant. Das Cockpit bleibt typisch Saab: bogenförmig um den Fahrer herumgezogen. Ein dicker Pluspunkt: die komplette Sicherheitsausstattung mit aktiven Kopfstützen, Airbags rundum, ABS.

▸ **Fahrspaß** Die Schweden setzten immer gerne auf Turbo-Unterstützung. Die Krönung bildet der 2.3 Aero mit 250 Turbo-PS (250 km/h Spitze), der den frontgetriebenen Schweden in gerade mal 6,9 Sekunden auf Tempo 100 zieht. Häufig zu finden und empfehlenswert sind die zahmeren Turbo-Benziner mit 2,0 Litern, die im Alltag mit schöner Durchzugskraft überzeugen. Ab 2001 kamen zwei Turbodiesel zum Einsatz (2.2 TiD und 3.0 TiD), die noch nicht recht überzeugen konnten.



Das Cockpit ist wie der Rest des Saab: eigenständig und edel im Design

▸ **Zuverlässigkeit** Ein Saab ist nicht perfekt, trotz technischer Schützenhilfe von GM/Opel. Kleinere Schwachstellen wie Kabelbrüche, defekte Zündkerzen, reißende Keilriemen, defekte Benzinpumpen-Relais und gestörte Motorsteuerungen können Besitzer zur Verzweiflung bringen. Zudem sind Werkstattaufenthalte fast immer teuer. Bei der Technik ist es ausnahmsweise mal nicht der Turbolader, der streikt. Schon eher versagen die Getriebe ihren Dienst, egal ob Handschaltung oder Automatik.

Fahrwerk

An der Saab-Karosserie gibt es selten Rost. Öl unter den Motoren ist da schon eher ein Problem. Achstechnisch ist vorn alles in Ordnung, hinten ganz und gar nicht. Solide sind die Antriebswellen und die Lenkung.

Licht

Unentschieden geht es bei der Lichtanlage der großen Schweden aus. Abblendlicht und hintere Leuchten sind okay. Die Scheinwerfer und die Blinker brauchen dagegen öfter eine Ersatzlampe.



Markantes Heck-Design beim Schweden-Kombi, dem Saab 9⁵ Wagon

Bremsen

Bremsleitungen und -schläuche erhalten die Note „sehr gut". Auch die Bremsscheiben und die Fußbremswirkung sind in Ordnung. Einziger Schwachpunkt: die einseitig ziehende Feststellbremse.

Umwelt

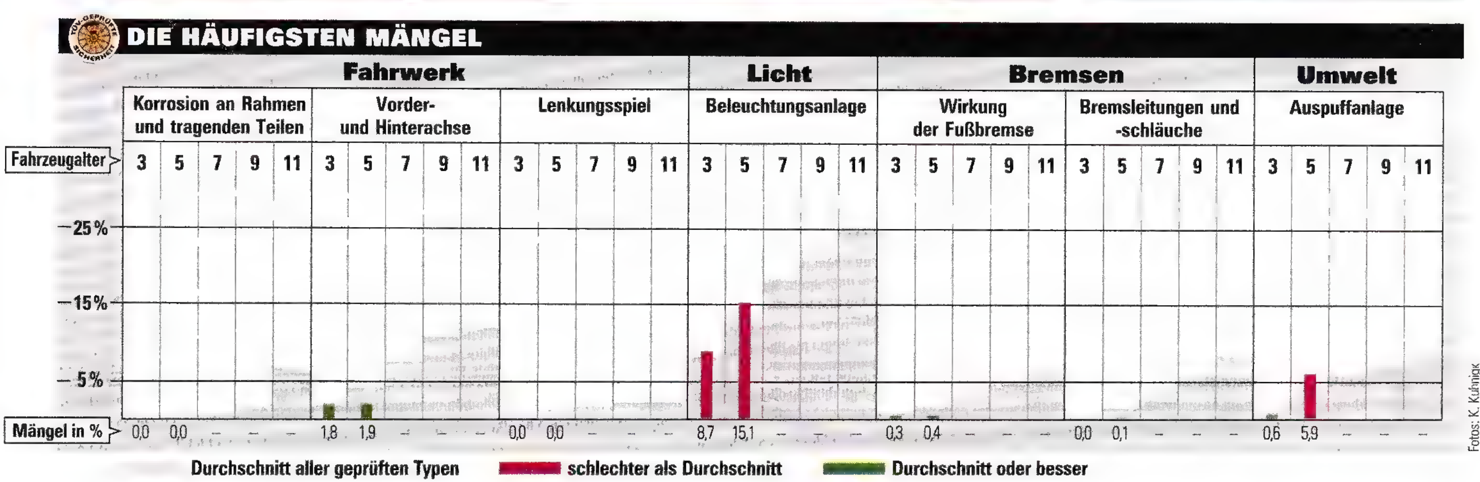
Bestnote 0,0 für die Kraftstoffanlagen. Da freut sich auch die Umwelt. Ganz anders bei den Schalldämpfern. Nach fünf Jahren müssen bereits die ersten Teile ausgetauscht werden.

In den beiden geprüften Jahrgängen liegt die Quote der unbeanstandeten Fahrzeuge etwa im Schnitt. Die festgestellten Mängel sind in der Regel weniger gravierend, sodass einer neuen TÜV-Plakette nichts im Wege steht. Achten sollte man dennoch auf undichte Motoren.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre 9⁵	3 Jahre Ø	5 Jahre 9⁵	5 Jahre Ø	7 Jahre	7 Jahre Ø	9 Jahre	9 Jahre Ø	11 Jahre	11 Jahre Ø
ohne Mängel	74,8	75,8	61,7	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	20,8	18,6	32,7	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	4,4	5,6	5,6	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1



Fotos: K. Kuhnigk



Der iberische Billig-Bruder des VW-Winzlings geizt mit Einstiegs- und Betriebskosten – nicht jedoch mit Mängeln

Spanischer Schotten-Lupo



Seat Arosa

Bauzeit: **1997 bis heute**

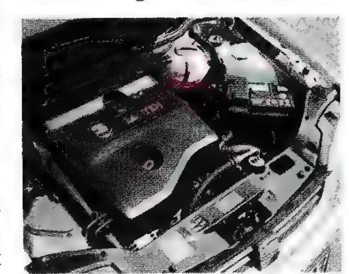
Motoren: **von 50 (1.0) bis 100 PS (1.4 16V)**

DAT-Preise: **von 3600 bis 8800 Euro**

Seat Arosa ab 1997: Der kleine Torero ist nicht so pfiffig wie der kulleräugige Lupo, kostet aber deutlich weniger

▸ **Nutzwert** Kurz: genauso wie der des Schwestermodells VW Lupo. Im Detail: Als Zwei-Personen-Transporter ist der dreitürige Seat Arosa absolut ausreichend, zumal er vorn üppig Raum bietet. Die Fond-Passagiere hingegen finden nur dann Platz, wenn die Vorderleute weit gen Bug rücken (können). Doch selbst dann sind ihre kurzen Sitzflächen bloß für Kurzstrecken zumutbar. Beste Lösung: Man klappt die Rückbank vor und freut sich über einen Zweisitzer mit 790-Liter-Kofferraum, statt sich über das 130-Liter-Handschuhfach zu ärgern, das bei Vollbestuhlung unter der Heckklappe lauert. Immerhin: Der eigens konstruierte Kinderwagen aus dem Seat-Zubehör passt perfekt rein. Und erfreulich übersichtlich ist das 3,53-Meter-Wägelchen. Nur schade, dass die arg lang geratenen Türen in engen Parklücken das Ein- und Aussteigen zum athletischen Akt machen.

▸ **Fahrspaß** Bereits der 50-PS-Basisbenziner hat mit dem immerhin fast eine Tonne schweren Zwerg leichtes Spiel. Richtig rasant geht es mit dem 1.7er-Saugdiesel (60 PS, ab 12/1997) und vor allem dem Dreizylinder-TDI (75 PS, ab 1/2000) zur Sache, wobei Letzterer sogar einen sportlichen Ton anschlägt. Dabei begeistert der Arosa durch flinkes Handling und gleichzeitig guten Komfort – dank des brillanten Fahrwerks. Nicht zu empfehlen: die Grundausstattung ohne Lenkservo.



Sportlerherz mit Sparprogramm: durchzugsstarker Pumpe-Düse-Dreizylinder

▸ **Zuverlässigkeit** Ab Produktionsmonat August 97 sorgt die Vollverzinkung für ein langes Leben der Karosserie. Auch sonst ist der Mikro-Seat sehr gut verarbeitet. Manche Kleinigkeiten können allerdings großen Ärger bereiten. Aushakende Wischergestänge, tote E-Fensterheber und kaputte Türschlösser etwa. Ebenfalls nicht sehr funktionsfreudig: die Motorelektronik der frühen Selbstzünder. Und kältebedingte Motorschäden der Benziner finden sich beim Arosa genauso wie bei seinen kleinen Konzerngenossen – ein trauriger Tribut an die Baukastenpolitik von Mutter VW.

DAS TÜV URTEIL

Fahrwerk

Zwei verschmerzbare Ausreißer erlaubt sich der Seat Arosa: als Dreijähriger überdurchschnittlichen Motoröl-Verlust, als Fünfjähriger Mängel an der Hinterachse. Bei sämtlichen weiteren Kriterien rangiert er dagegen zwischen dem blass- und kräftig grünen Bereich.

Licht

Bei Funktion und Einstellung keine erheblichen Auffälligkeiten. Die rote Laterne tragen lediglich die orangefarbenen Lampen: Richtungs- und Warnblinker geben häufiger Anlass zur Kritik.



Raumwunder andersherum: erstaunlich winziger Kofferraum bei Vollbestuhlung

Bremsen

Abermals in vielen Punkten besser, in wenigen schlechter als die Mittelwerte aller Prüflinge. Verbesserungsbedürftig sind hingegen die Bremsscheiben, die beim TÜV-Debüt des Arosa viermal so häufig durchfallen und auch nach fünf Jahren nicht viel besser sind, sowie der Bremskraftregler.

Umwelt

Die Auspuffanlage gibt relativ selten, die Kraftstoffversorgung nie Anlass zur Rüge.

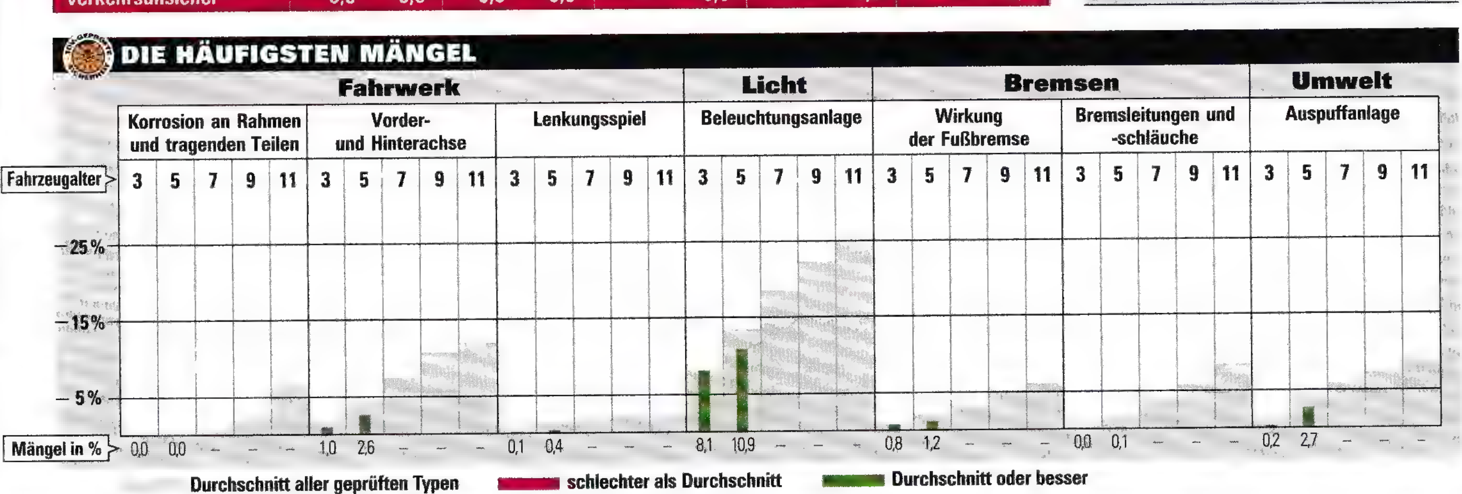
FAZIT In nur einem Viertel der insgesamt 20 Prüfgruppen schneidet der Seat Arosa erwähnenswert schlechter ab als der Durchschnitt. Aber gerade die Durchfaller im Bremsen-Kapitel wiegen so schwer, dass er unterm Strich nur einen wohlwollenden Mittelfeld-Platz verdient.

MÄNGELEINTEILUNG

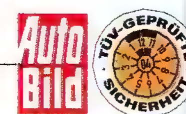
nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Arosa	Ø	Arosa	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	70,9	75,8	62,0	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	22,4	18,6	28,9	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	6,7	5,6	9,1	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: T. Bader, K. Kuhnigk



Der Spanier mit dem Namen der Party-Insel hat sich dank VW-Technik zum soliden Kompaktwagen gemausert

Aus Fehlern gelernt



Seat Ibiza (Typ 6K)

Bauzeit: 1993 bis 2002

Motoren: von 45 (1.0) bis 156 PS (1.8 20V Turbo)

DAT-Preise: von 1300 bis 12 800 Euro

▸ **Nutzwert** Polo heißt auf Spanisch Ibiza. Denn die Zweitauflage des iberischen Stadtflitzers basiert auf der Plattform, die ein Jahr später auch dem kleinen Wolfsburger diente. Allerdings ist der Seat etwas länger als sein deutsches Pendant, was dem Kofferraum zugute kommt. Und die größere Bugpartie nimmt sogar die großen Vierzylinder-Benziner des Golf auf. Wichtigster Vorteil für den Ibiza-Eigner: Fast sämtliche Technik-Komponenten entstammen dem Volkswagen-Baukasten. Teure Überraschungen sind somit erfreulich selten.

▸ **Fahrspaß** bietet der Ibiza dank seines geringen Gewichts bereits mit den Basis-Motorisierungen. Richtig zur Sache geht naturgemäß der sehr sparsame TDI mit 90 PS (ab Modelljahr 1997). Dabei gibt sich das Fahrwerk straff, aber dennoch komfortabel. Allerdings sollte die Wahl auf eine Version mit Servolenkung fallen. Am besten, man greift gleich zu einem der zahlreichen Sondermodelle.

▸ **Zuverlässigkeit** Wie gesagt: Teure Überraschungen sind selten. Das Auftreten VW-üblicher Macken dagegen nicht: Korrodierte Kontakte, reißende Zahnriemen und Kupplungsseile sowie Kühlwasserleckagen sind die Kehrseiten der Wolfsburger Mitgift.



Seat Ibiza (Typ 021)

Bauzeit: 1985 bis 1993

Motoren: von 40 (0.9) bis 98 PS (1.7)

DAT-Preise: von 400 bis 2200 Euro

▸ **Nutzwert** Wer weitgehend leidenschaftslos von A nach B kommen will und nicht mehr als 1,75 Meter misst, ist mit dem meist dreitürig angebotenen Ibiza-Urtyp angemessen bedient. Mehr jedoch nicht. Denn die schlechte Verarbeitung offenbart sich an allen Ecken und Enden – daran können auch die niedrigen Einstiegspreise und das flotte Giugiaro-Design nichts ändern.

▸ **Fahrspaß** Seinerzeit warb Seat damit, dass der Ibiza in Zusammenarbeit mit Porsche entwickelt wurde. Angesichts der hakeligen Getriebe, der schwammigen Lenkung, der mäßigen Bremsen und der rau laufenden, schwächlichen Basis-Benziner sucht man die sportlichen Gene jedoch vergebens. Im Soll steht auch die Sicherheitsausstattung, die schon vor zehn Jahren als veraltet galt. Lediglich Fahrverhalten und -komfort erreichen Mittelmaß.

▸ **Zuverlässigkeit** Defekte, die an der Weiterfahrt hindern, lähmen den alten Ibiza relativ selten – sofern seine Wartung nicht vernachlässigt wurde. Recht häufig sind hingegen Rostschäden, Undichtigkeiten in den Haushalten sämtlicher Betriebsflüssigkeiten sowie Verschleißerscheinungen der kurzlebigen Kupplung. Darüber hinaus kapitulieren häufig die Radlager, was an mahlenden Rollgeräuschen erkennbar ist.

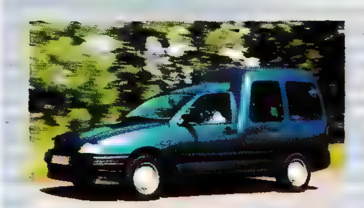
DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Überwiegend im grünen Bereich zeigt sich der neuere Seat Ibiza mit dem Werkskürzel 6K in diesem Kapitel. Der intern 021 genannte Urtyp hingegen, auf den die elfjährigen Prüflinge entfallen, leistet sich mit Ölverlusten, Korrosionsschäden sowie mangelhaften Antriebswellen deutliche Patzer.

Licht

Bis auf die auffallend häufig beanstandeten Blinker des 6K-Ibiza und die hintere Beleuchtung ist alles auf durchschnittlichem Niveau.



Nur mit zwei Seitentüren lieferbar: die Lastversion des Ibiza namens Inca

Bremsen

Licht und Schatten beim Nachfolger: Die jungen Ibiza glänzen durch eine solide Verzögerungstechnik, bei den älteren hingegen färbt sich die Statistik dunkelrot. Noch schlechter: der Vorläufer 021, der nur in puncto Bremsleitungen überzeugt.

Umwelt

Überdurchschnittlich viele Mängel an den Kraftstoff- und Auspuffanlagen zeigen sich an frühen Vertretern der Generation zwei sowie am ersten Ibiza.

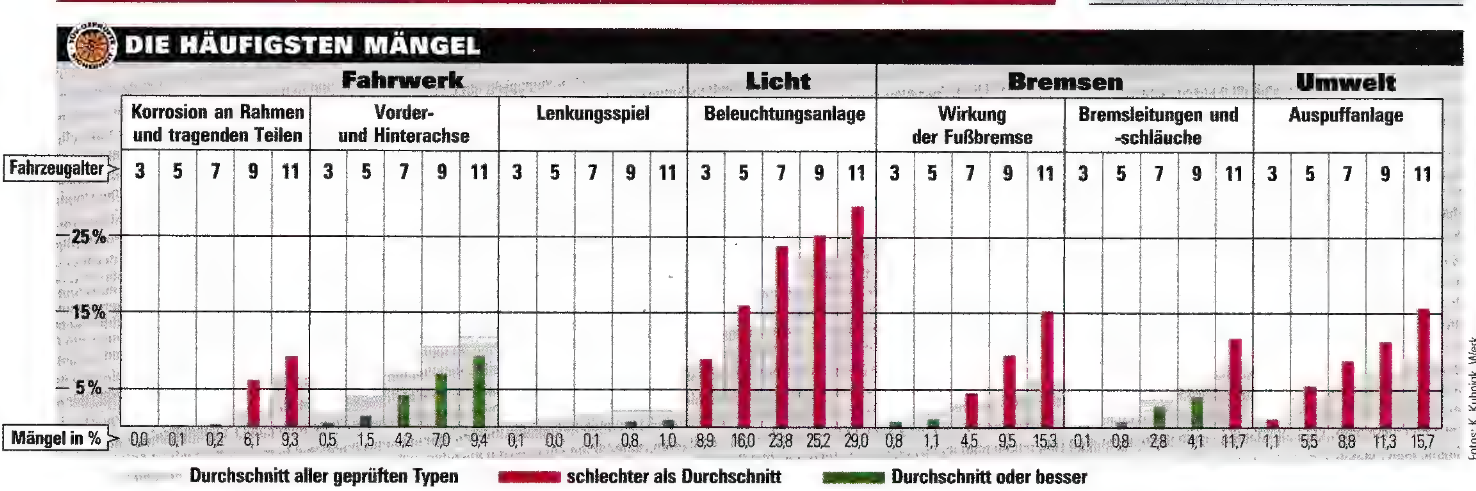
FAZIT Die Prüfergebnisse des TÜV zeigen deutlich: Weitgehend sorgenfrei fährt man mit dem Seat Ibiza nur, wenn es sich um ein frischeres Modell der zweiten Bauserie handelt. Von frühen Exemplaren des 6K ist tendenziell, von dem kantigen Vorgänger 021 hingegen ganz abzuraten.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Ibiza (6K)	Ø	Ibiza (6K)	Ø	Ibiza (6K)	Ø	Ibiza (6K)	Ø	Ibiza (021)	Ø
ohne Mängel	74,9	75,8	62,3	60,5	45,7	48,7	33,9	40,0	23,8	32,9
leichte Mängel	20,2	18,6	29,7	28,6	37,3	34,6	38,1	38,0	35,1	40,1
erhebliche Mängel	4,9	5,6	8,0	10,9	17,0	16,7	28,0	22,0	41,0	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, Werk



Im Vergleich zu seinen Plattform-Partnern von VW, Audi und Skoda ist der Leon rar. Genauso wie seine Mängel

Noch wirkt er frisch



Seat Leon

Bauzeit: **1999 bis heute**

Motoren: **von 68 (1.9 SDI) bis 225 PS (Cupra R)**

DAT-Preise: **von 7400 bis 18 200 Euro**

Kein Sonderangebot: Beim Seat Leon macht sich der sprichwörtliche Stolz der Spanier selbst preislich bemerkbar

▸ **Nutzwert** Erst 1999 brachte Seat mit dem Leon einen Fließheck-Vertreter, der sich der Kompakt-Plattform des Volkswagen-Konzerns bedient. Seitdem fristet der Spanier mit dem knackigen Heck ein Dasein im Schatten seiner erfolgreichen Brüder VW Golf, Audi A3 und Skoda Octavia. Zu Unrecht, denn qualitativ fährt dieser Fünftürer gleichauf. Bedienung wie Raumangebot entsprechen dem Klassenstandard. Nur die Unübersichtlichkeit nach achtern, ein Tribut an das schicke Design, verdient Tadel. Antriebseitig bietet der Seat Leon eine enorme Vielfalt: Das Kontrastprogramm startet mit dem 1,4-Liter-Benziner (75 PS) und dem 1.9er-Saugdiesel, den zwei Vernunft-Varianten. Das obere Ende markieren Maschinen, die auch den Golf IV und den Audi TT zu Asphalt-Raketen machen: der 2.8-V6 mit Allrad und 204 PS sowie der Turbo-Einsachter „Cupra R" mit bis zu 225 PS. ▸ **Fahrspaß** suchende Interessenten dürften sich in diesen Super-Leon am wohlsten fühlen. Wobei auch dem TDI mit 150 PS und wilden 320 Newtonmetern Lob wie Erwähnung gebührt. Aber selbst diejenigen, für die pure Power kein wesentliches Fahrspaß-Kriterium darstellt, kommen nicht zu kurz: Die direkte Lenkung, das gutmütige und trotzdem sportliche Fahrwerk sowie die hübsch angerichtete Bedienlandschaft finden sich bereits in den Basis-Ausführungen des Leon.



Sachlich, aber nicht kühl: aufgeräumtes und schickes Bedienpult des Seat Leon

▸ **Zuverlässigkeit** Wer sich so konsequent am Wolfsburger Technik-Allerlei vergreift wie Seat, darf sich nicht wundern, wenn die bekannten VW-Macken mit im Transfer-Paket stecken. Defekte Zünd- und hakelige Türschlösser, kollabierende Fensterheber, allzu eifrige Wegfahrsperren, schwach ausgelegte Kupplungen der kleinen Benziner – alles alte Bekannte. Die zum Glück nur selten anrücken. Unterm Strich ist der Seat Leon ein weitgehend unproblematisches Auto, nicht zuletzt dank seiner jungen Jahre. Bis sich mögliche Altersgebrechen offenbaren, heißt es: fahren und hoffen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Leon	3 Jahre Ø	5 Jahre	5 Jahre Ø	7 Jahre	7 Jahre Ø	9 Jahre	9 Jahre Ø	11 Jahre	11 Jahre Ø
ohne Mängel	79,6	75,8	–	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	16,2	18,6	–	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	4,2	5,6	–	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Diejenigen der sieben Prüfpunkte dieses Kapitels, bei denen der Leon proportional am schlechtesten abschneidet (Hinterachse, Antriebswellen), tauchen in der Mängelbilanz gerade mal halb so oft auf wie im statistischen Mittel. Ein Musterschüler ohne Wenn und Aber.

Licht

Die Blinkanlage muss sich verstärkt Kritik gefallen lassen, alle weiteren TÜV-relevanten Kriterien der Beleuchtungsanlage weisen den Kompakt-Seat als Mittelfeldspieler aus.



Katalanische Kanone: Leon Cupra. Der Zusatzname steht für „Cup Racing"

Bremsen

Ein gut verzögernder Zögling, der Leon: In sieben von acht Disziplinen schlägt er sich absolut überzeugend, lediglich die Wirkung der hinteren Betriebsbremse liegt genau im Durchschnitt aller dreijährigen Probanden.

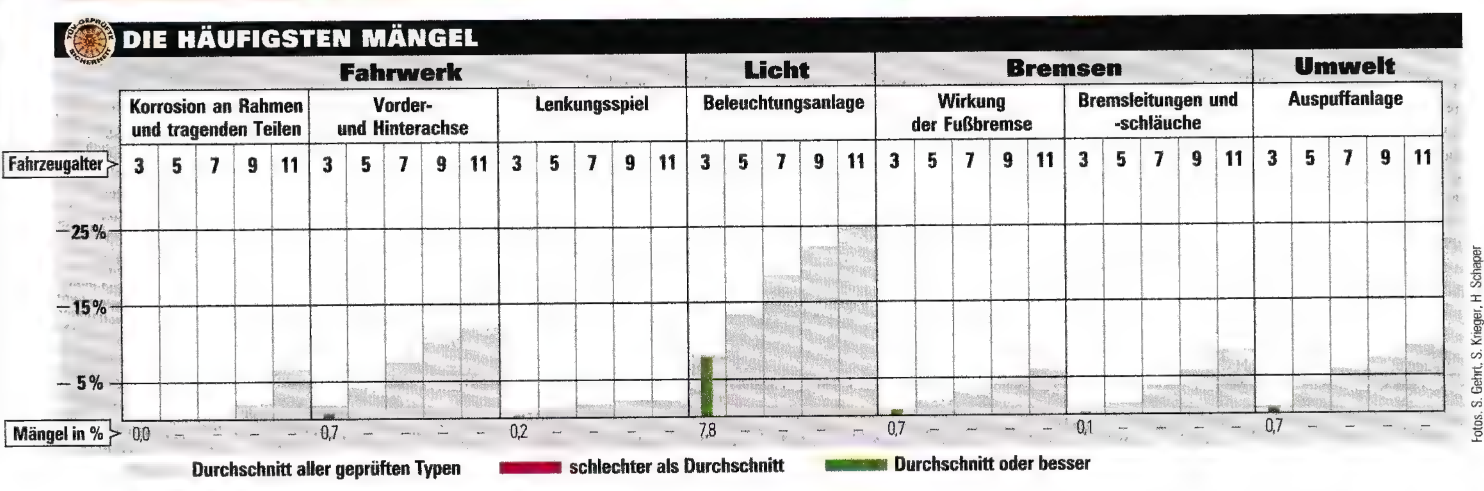
Umwelt

Kraftstoffanlage: kein Befund. Abgassystem: 0,7 Prozent mit Mängeln, also 0,2 Prozentpunkte besser als der Schnitt. Anteil haben auch nicht zugelassene Sportschalldämpfer.

FAZIT

Da bisher nur dreijährige Leon zur Hauptuntersuchung mussten, fallen die vom TÜV festgestellten Defizite dieses Typs naturgemäß spärlich aus. Doch auch im Vergleich mit seinen jungen Altersgenossen liefert Seats Golf-Pendant praktisch ausnahmslos gute Noten ab.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Gehrt, S. Krieger, H. Schaper



Der erste Toledo mit der Riesen-Hecktür ist ein Pflegefall, sein Erbe auf Basis des VW Golf IV fast ein Primus

Besser das neue Modell

Seat Toledo (Typ 1M)

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 90 (1.9 TDI) bis 170 PS (V5 20V)

DAT-Preise: von 8400 bis 16 800 Euro

▶ **Nutzwert** Mit dem zweiten Stufenheck-Seat namens Toledo (Werkskürzel 1M), der seit Ende 1998 zu haben ist, wich die große Heckklappe einem klassischen Kofferdeckel. Insofern bietet die noch immer aktuelle Generation weniger Flexibilität. Auch das Gepäckfach schrumpfte um 50 auf (ebenfalls üppige) 500 Liter. Und dass die Rundumsicht beim Modellwechsel leidet, gehört inzwischen ja sowieso zum guten Ton. Ansonsten jedoch kann der Neue alles besser. Somit bestätigt sich die Verheißung der kantenlosen Form: Der moderne Toledo ist eine rundum runde Sache. Wer auf die große Klappe besteht, für den bietet sich der Leon an.

▶ **Fahrspaß** Das gediegene Fahrwerk aus dem Golf IV sorgt für ein brillantes, tendenziell sportliches Handling bei gutem Komfort. Dazu begeistern die häufig gewählten TDI-Motoren mit bärigem Durchzug bei geringem Durst. Der 1.6er-Benziner ist mit dem Leergewicht von gut 1,3 Tonnen allerdings etwas überfordert.

▶ **Zuverlässigkeit** Abermals ergibt der Griff in die VW-Teileregale Freud wie Leid: Die überwiegend hohe Zuverlässigkeit des Toledo wird, wie auch beim Fließheck-Bruder Leon, von gelegentlichen Elektronik-Defekten getrübt.

Seat Toledo (Typ 1L)

Bauzeit: 1991 bis 1999

Motoren: von 71 (1.6) bis 150 PS (2.0)

DAT-Preise: von 1100 bis 8500 Euro

▶ **Nutzwert** ist, wie erwähnt, der große Trumpf des alten Toledo. Worüber sich insbesondere die rare Spezies der Käufer freut, die eine möglichst hohe Variabilität unter einem konventionellen Stufenheck erwarten – diesen Anspruch erfüllt nämlich kaum ein anderes Auto. Trotzdem stellt sich die Frage, ob dieses Plus die Nachteile zu egalisieren vermag.

▶ **Fahrspaß** bietet der Ur-Toledo eher wenig. Das liegt auch an seinem Hartplastik-Interieur und den teils schwierig erreichbaren Schaltern. Und wer den großzügigen Gepäckraum mit schwerer Last bestückt, erntet ein schwammiges, bisweilen sogar kritisches Fahrverhalten. Immerhin hat sich mit der Modellpflege im Sommer 1995 die Sicherheitsausstattung verbessert: ABS und Airbags waren seitdem serienmäßig.

▶ **Zuverlässigkeit** gehört ebenfalls nicht zu den Stärken des intern 1L genannten Seat. Zwar wurde die anfangs schauderhafte Verarbeitung schrittweise verbessert. Doch zahlreiche Klappergeräusche, Wassereinbrüche im Heckbereich, Rostschäden und technische Defekte ziehen sich wie ein roter Faden durch sämtliche Baujahre. Dazu addiert sich die TÜV-Bilanz, die den Spanier als einen der Mängelriesen unter allen Modellen ausweist. Eindeutiges Urteil: nicht empfehlenswert.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die generelle Unterscheidung zwischen den sehr guten Noten des Nachfolgers und den reihenweise Durchfallern des Vorgängers zeigt sich hier besonders an der häufigen Korrosion, den ausgeschlagenen Hinterachslagern und den schadhaften Antriebswellen des Alten.

Licht

Der kantige Toledo patzt in der Funktion wie auch in der Einstellung der Leuchteinrichtungen, sein runder Erbe hingegen weist weitgehend weniger Mängel auf als der Durchschnittsprüfling.



Ein Heckspoiler kennzeichnet den 2.0 16V, das Topmodell der ersten Baureihe

Bremsen

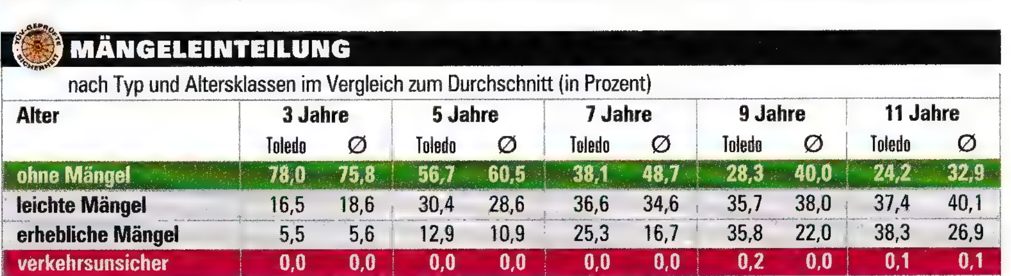
Lediglich gelegentliche Schäden an den Bremsschläuchen ziehen das aktuelle Modell herunter. Bei der Urversion stehen auch die hinteren Bremsen weit im Soll. Größter Ausreißer: die Bremskraftregelung. Im Vergleich zum statistischen Mittel aller Elfjährigen wird sie hier zwölfmal so häufig angekreidet.

Umwelt

Gute Noten erhält der Spritverbrauch, schlechte und sehr schlechte die Abgasanlage der Fünf- bis Elfjährigen.

FAZIT

Es gibt kaum ein Modell, bei dem zwei Generationen qualitativ so weit auseinander liegen wie beim Seat Toledo: Während die Neuauflage auf Golf-IV-Basis fast durchweg begeistert, fällt ihr Vorläufer – ein Golf-II-Bruder – in den meisten Disziplinen hoffnungslos durch.

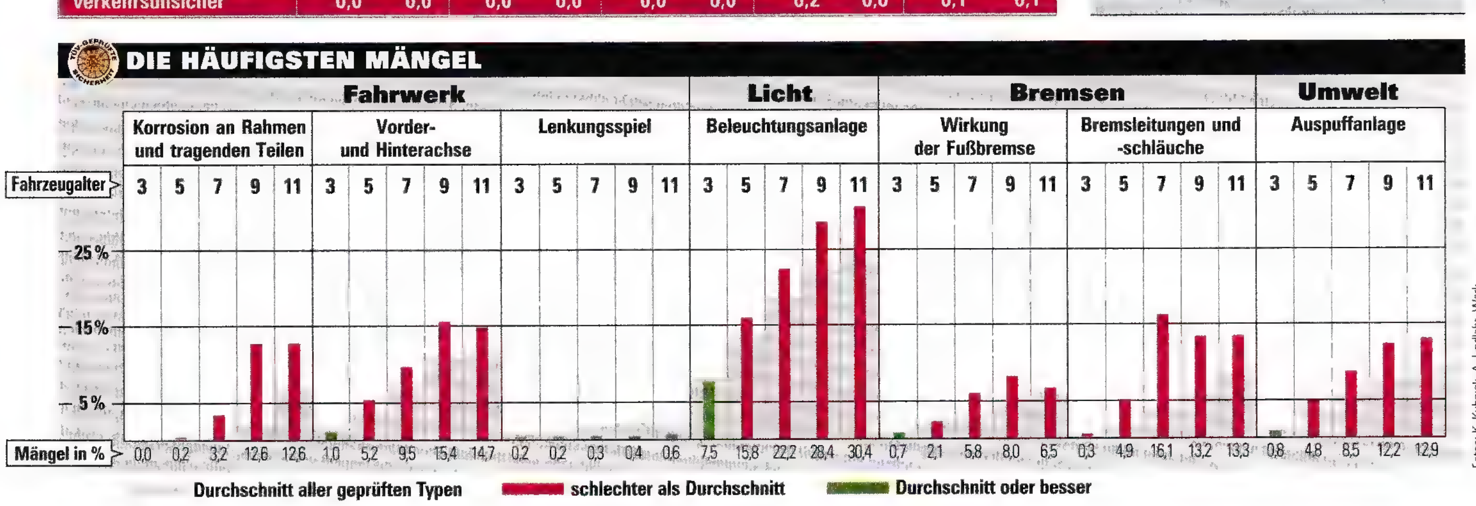


MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Toledo	Ø	Toledo	Ø	Toledo	Ø	Toledo	Ø	Toledo	Ø
ohne Mängel	78,0	75,8	56,7	60,5	38,1	48,7	28,3	40,0	24,2	32,9
leichte Mängel	16,5	18,6	30,4	28,6	36,6	34,6	35,7	38,0	37,4	40,1
erhebliche Mängel	5,5	5,6	12,9	10,9	25,3	16,7	35,8	22,0	38,3	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, A. Lindlahr, Werk

SEAT ALHAMBRA



Der Seat Alhambra, Drillingsbruder von Ford Galaxy und VW Sharan, offenbart im Alter ganz eigene Mängelquoten

Entfernte Verwandtschaft



Seat Alhambra

Bauzeit: **1996 bis heute**

Motoren: **von 90 (1.9 TDI) bis 204 PS (2.8 V6)**

DAT-Preise: **von 7600 bis 25 400 Euro**

Wenn drei das Gleiche tun: Bis auf kleine Details entspricht Seats großer Van den Brüdern von Volkswagen und Ford

▸ Nutzwert Das große Plus des großen Seat. Kein Wunder: Ein Van, in dem sich die lieben Kleinen nach Herzenslust austoben können, fährt in dieser Disziplin fast von selbst vornweg. Dass der Trend mittlerweile zu kompakteren Großraum-Limousinen geht, liegt klar an den üppigen Ausmaßen von Alhambra und Co, die durch den Verkehr und in Parklücken bewegt werden wollen. Hier erweist sich auch der Verzicht auf hintere Schiebetüren als Makel. Stehen hauptsächlich kurze Wege auf dem Routenplan, empfiehlt sich der Basis-Zweiliter mit 115 PS, eine bessere Wirtschaftlichkeit auf Langstrecken erzielt der 90-PS-TDI. Die großen Benziner ab 150 PS machen den Raumgleiter zwar zur rasanten Trägerrakete, wollen dafür jedoch auch königlich entlohnt werden.

▸ Fahrspaß Die Bewertung in diesem Kriterium steht und fällt mit der Klimatisierung des Alhambra: Im Sommer heizt sich der Innenraum ungenießbar auf, sodass eine Kälteanlage unverzichtbar ist. Im Winter kriegen gerade die rückwärtigen Fahrgäste einer TDI-Version erst mit deutlicher Verzögerung eine wohlige Wärme zu spüren – Abhilfe schafft hier nur eine Zusatzheizung. Für guten Komfort und eine für diese Wagenklasse ausgezeichnete Handlichkeit sorgt das Alhambra-Fahrwerk, solange die maximale Nutzlast nicht ausgereizt wird.



Poltergeist auf der Passagierliste: Sehr häufig klappert die Bedientafel des Seat

▸ Zuverlässigkeit Seit der großen Modellpflege Anfang 2000 haben sich Verarbeitung und Zuverlässigkeit spürbar verbessert, ohne jedoch für Spitzenplätze zu taugen. Für die älteren Baujahre gilt: Es knarzt, knackt und krächzt überall im Gebälk, ab und zu fällt dann auch gerne mal eine Verkleidung ab. Häufige Ausfälle elektrischer wie elektronischer Bauteile gehören ebenso zum Spielplan des Spaniers wie Kriechströme, vor denen bisweilen die Starterbatterie kapituliert. Die Platzierungen in der TÜV-Statistik runden das Bild ab: Hier gehört auch dieser Seat zu den großen Verlierern.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Alhambra	3 Jahre Ø	5 Jahre Alhambra	5 Jahre Ø	7 Jahre	7 Jahre Ø	9 Jahre	9 Jahre Ø	11 Jahre	11 Jahre Ø
ohne Mängel	65,9	75,8	53,8	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	22,0	18,6	30,2	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	12,1	5,6	16,0	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Gute Rostvorsorge, solide Antriebswellen und kaum Ölverlust zeichnen den Alhambra aus. Bei den maßgeblichen Kritikpunkten Vorderachse und Lenkung schneidet er tendenziell schlechter ab als seine baugleichen Brüder Sharan und Galaxy.

Licht

Die Befunde an den Scheinwerfern liegen weitgehend auf durchschnittlichem Niveau, die Blinker und Heckleuchten hingegen zeigen häufig Zustands- und Funktionsmängel.



Flexibler Frachter: Bis zu sieben Leute oder 2610 Liter Gepäck passen hinein

Bremsen

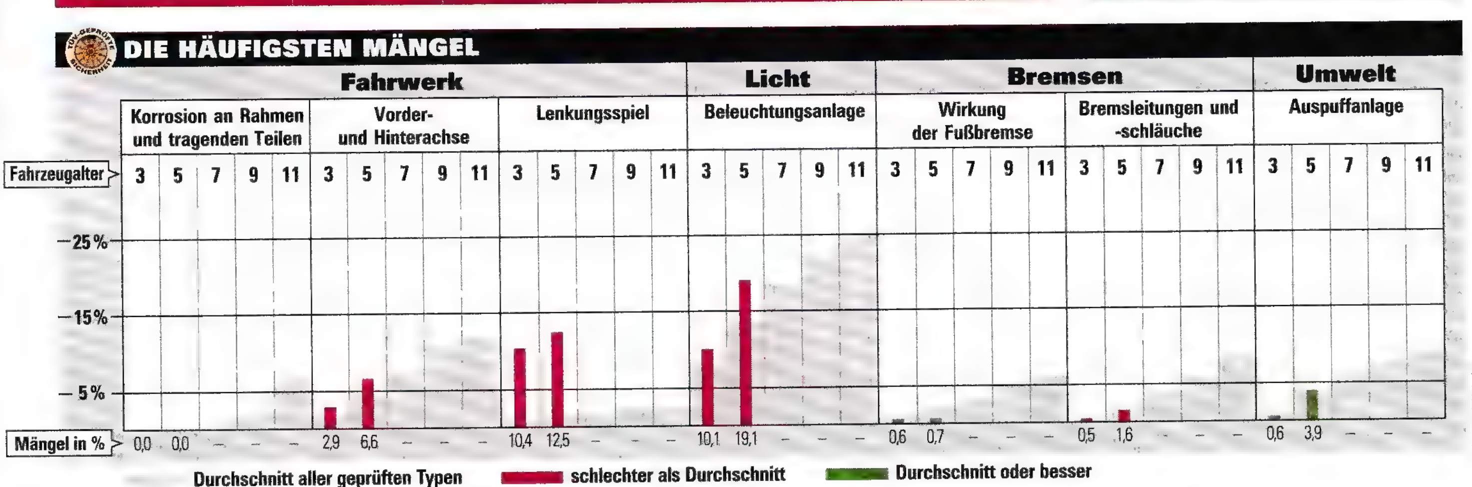
Etwas besser als die entsprechenden VW und Ford – und vor allem generell relativ mängelarm – schlägt sich der Seat in diesem Punkt. Ausnahme: die Bremsleitungen, die sowohl familienintern als auch insgesamt betrachtet Minuspunkte einfahren.

Umwelt

Ebenfalls erfreulicher als bei Sharan und Galaxy zeigt sich der Alhambra-Auspuff, die Kraftstoffanlage wird so gut wie nie vom TÜV-Prüfer angekreidet.

Trotz noch erträglicher Mängel-Quantität fällt der Alhambra ungewöhnlich häufig wegen schwerer Schäden durch. Seine Platzierungen in der Gewinner-Verlierer-Hitliste: Rang 110 unter den 113 dreijährigen, Platz 90 im Feld der 103 fünfjährigen HU-Absolventen.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk



SKODA FABIA/FELICIA/FAVORIT





Das Mängeldiagramm lässt keine Zweifel offen, welcher Skoda-Kleinwagen überhaupt zu empfehlen ist

Vorfahrt für den Fabia



Skoda Fabia

Bauzeit: **1999 bis heute**

Motoren: **von 50 (1.0) bis 130 PS (RS)**

DAT-Preise: **von 5900 bis 12 500 Euro**

▸ **Nutzwert** Der Fabia bietet gerade genügend Platz für vier Erwachsene, ist ordentlich, wenn auch etwas nüchtern verarbeitet. Zwei Airbags sind Serie, auch ABS und seit 2001 Sidebags. Wer mehr Kofferraum benötigt, kann auch zum Kombi oder dem Sedan (Stufenheck) greifen.

▸ **Fahrspaß** Abgesehen vom sowieso kaum verkauften Einliter sind alle Fabia-Benziner spritzig, allerdings auch durstig. Die probate Abhilfe heißt TDI, seit September 03 sogar mit 130 PS.

▸ **Zuverlässigkeit** Üblich sind defekte Generatoren, gerissene Keilrippenriemen und defekte Kupplungen. Die VW-Verwandtschaft wird an defekten Fensterhebern sichtbar, am Scheibenwischermotor kann die Sicherung durchbrennen.



Skoda Felicia

Bauzeit: **1995 bis 2000**

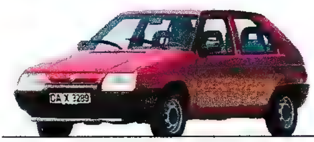
Motoren: **von 55 (1.3) bis 75 PS (1.6)**

DAT-Preise: **von 1500 bis 6900 Euro**

▸ **Nutzwert** Die Innenbreite ist knapp, aber sonst ist das Platzangebot nicht übel. Ab 96 gab es gar einen sportiv gestylten Kombi – also mit schräger Heckklappe und kaum größerem Kofferraumvolumen. Ab Ende 95 gab's einen Airbag, ab 97 auch zwei und ABS.

▸ **Fahrspaß** Der 1,3-Liter mit 68 PS gilt als anfällig, alle anderen – einschließlich des Diesels – stammen aus dem VW-Polo-Regal und sind sorglos zu genießen. Verblüffend der Fahrkomfort: sehr schluckfreudige Federung, gute Sitze und Heizung.

▸ **Zuverlässigkeit** Der Felicia hat's mit der Elektrizität, mit Zündkabel, -spule und -steckern, Generator, Regler und Batterie. Auch Wasserverlust tritt auf, am liebsten beim Skoda-eigenen Alumotor mit 1,3 Liter Hubraum.



Skoda Favorit/Skoda Forman

Bauzeit: **1989 bis 95**

Motoren: **von 54 bis 68 PS (beides 1,3-Liter)**

DAT-Preise: **von 250 bis 1200 Euro**

▸ **Nutzwert** Die Verarbeitung ist lausig, der Sicherheitsstandard ebenfalls (keine Airbags, kein ABS), aber der Favorit hat Platz, und der Kofferraum mit der niedrigen Ladekante lässt sich einfach befüllen. Falls sein Volumen nicht ausreicht – ab 91 gab es die Kombiversion Forman.

▸ **Fahrspaß** Der 1,3-Liter leistet 54 oder 68 PS, damit ist der leichte Tscheche flott unterwegs. Unpräzise Lenkung, gute Federung.

▸ **Zuverlässigkeit** Wenn der Favorit stehen bleibt, ist oft der Verteiler der Übeltäter. Aber auch Kabelstecker, Zündspule und das Steuergerät der Zündanlage können schuld sein. Weiter auf der Pannenliste: die Pumpen für Benzin und Wasser, die Zylinderkopfdichtung und lockere Laufbuchsen des 1,3-Liter-Alumotors.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Fabia	Ø	Felicia	Ø	Felicia	Ø	Favorit	Ø	Favorit	Ø
ohne Mängel	80,0	75,8	46,3	60,5	35,9	48,7	23,9	40,0	19,3	32,9
leichte Mängel	14,9	18,6	36,2	28,6	40,7	34,6	40,6	38,0	37,6	40,1
erhebliche Mängel	5,1	5,6	17,5	10,9	23,3	16,7	35,2	22,0	42,9	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,3	0,0	0,2	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Rost, ausgeschlagene Vorderachsen und heftigster Ölverlust an Felicia und Favorit, dazu defekte Antriebswellen. Bei neuen Fabia können ebenfalls die Lenkung und die Vorderachse nicht überzeugen.

Licht

Eklatant: bei Felicia und Favorit die fehlerhafte Scheinwerfereinstellung. Aber auch die übrige Beleuchtung kann sich kein Lob verdienen. Solide hingegen: der Fabia.

Bremsen

Schwaches Abschneiden der Fußbremse an beiden Alten, dazu defekte Bremsleitungen und -schläuche. Immerhin ist auf die Handbremse Verlass, auch wenn sie im Alter oft einseitig wirkt. Der Fabia hingegen bremst besser als der Durchschnitt.

Umwelt

Häufig undichte Kraftstoff- und Auspuffanlagen an den Veteranen, der Fabia hingegen schneidet deutlich besser ab als der Durchschnitt.

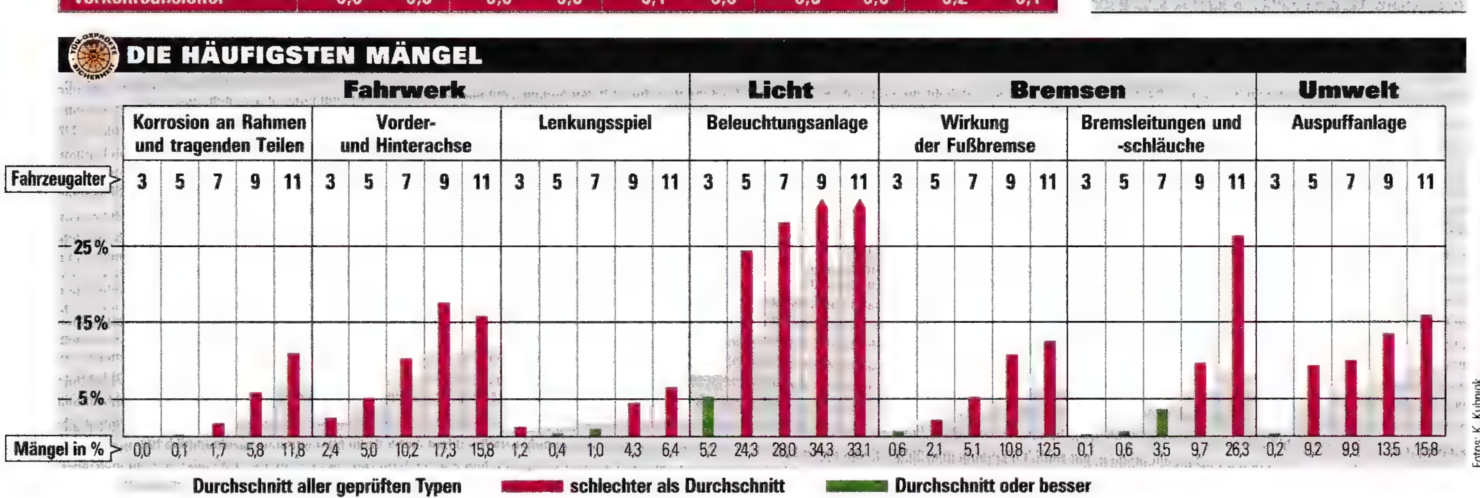


Noch im kantigen Ostblock-Design: der 1991 debütierte Skoda Forman

FAZIT

Wenn bei über 42 % der elfjährigen Favorit und Forman die Plakette verwehrt wird, sagt das wohl alles über die letzten rein tschechischen Skoda-Modelle. Der Felicia schneidet nicht ganz so desaströs ab, doch wirklich empfehlenswert ist nur der – auch nicht fehlerfreie – Fabia.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk

SKODA OCTAVIA



Knapp sieben Jahre liegt die tschechische Revolution zurück – die Einführung moderner VW-Technik zum Import-Preis

Nicht ganz Golf, der Octavia



Skoda Octavia

Bauzeit: **1997 bis heute**

Motoren: **von 75 (1.4) bis 180 PS (RS)**

DAT-Preise: **von 4500 bis 21 000 Euro**

Hütchen-Spiel: Unter der ausladenden Hülle des Octavia verbirgt sich die Technik der Golf-Familie

▸ **Nutzwert** Eine Musterfamilie mit zwei Kindern findet im Octavia genügend Platz – zumindest solange die Kleinen noch klein sind. Denn auf der Rückbank geht es eng zu, hier wird die Nähe zum Golf zuerst spürbar. Dafür ist der Kofferraum umso größer, fasst 528 Liter. Falls das nicht reicht, steht auch der Octavia Combi zur Verfügung, der im Maximum 1,5 Kubikmeter zu transportieren vermag. Obligatorisch sind Fahrer- und Beifahrerairbags, ABS hingegen war in der LX-Version nicht serienmäßig, und auch für Sidebags wurde bis 2001 modellabhängig Aufpreis erhoben. Serienmäßig ist hingegen die recht sorgfältige Verarbeitung, die anfangs allerdings sehr schlichten Materialien wurden Ende 98 etwas aufgewertet. Sehr edel: die Topversion Laurin & Klement, benannt nach den Skoda-Gründern, mit Klimaautomatik und hellem Leder.

▸ **Fahrspaß** Die straffe Fahrwerkabstimmung fördert das Handling und hält das beladen recht schwere Heck im Zaum. Zur Wahl stehen diverse TDIs von 90 bis 130 PS, die gewohnt sparsam und durchzugsstark unterwegs sind, aber mit ihrer eingeschränkten Laufkultur auch die Grenzen der Octavia-Geräuschdämmung aufzeigen. Kultivierter laufen die von VW bekannten Benziner, von denen die 1,8-Liter-Turbos jedoch nur selten anzutreffen sind. Wirtschaftlicher: der 1,6-Liter mit 100 oder 102 PS und der stämmige Zweiliter mit 115 PS, der auch mit einem beladenen Octavia Combi noch gut fertig wird.



Wertsteigerung: Ab Modelljahr 1998 wirkt das Cockpit hochwertiger

▸ **Zuverlässigkeit** Auch der Octavia wird von den Problemen der Gleichteilestrategie des VW-Konzerns heimgesucht: Luftmassenmesser, Fensterheber, Zahnriemen-Spannrollen und Zündanlass-Schalter stehen ganz oben auf der Defekt-Skala. Außerdem überdrehte Ölablass-Schrauben, ausgehängte Schaltseilzüge, wackelnde Sitze und verschlissene Kupplungen sowie gelegentlich defekte Generatoren und klemmende Türschlösser.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Octavia	Ø	Octavia	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	73,6	75,8	62,1	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	21,4	18,6	28,1	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	5,0	5,6	9,8	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

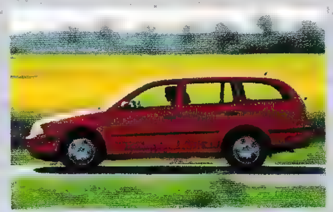
DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die Aufhängung der Hinterachse wird öfter als beim Durchschnitt kritisiert. Die Lenkung und die Motorabdichtung sind solide. Auch positiv: absolut null Rost und kaum Verschleiß an den Antriebswellen.

Licht

Probleme mit den Blinkern und besonders den Heckleuchten treten immer wieder auf, welche den Mängeldurchschnitt um das 1,5- bis Zweifache übersteigen. Auch die Scheinwerfer schneiden nur durchschnittlich ab. Besser: ihre Einstellung.



Platz wie ein Golf Variant, ist aber deutlich preiswerter: Octavia Combi

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse an der Hinterachse ist ein wesentlicher Kritikpunkt. Durchschnittlich schneiden die Bremsscheiben und Bremskraftregelung ab. Solide sind die Bremsleitungen und die Handbremse.

Umwelt

Bestwerte von 0,0 Prozent Mängeln für die Kraftstoffanlage, aber die Auspuffanlagen liegen stets etwas über dem Durchschnitt.

FAZIT Gegenüber dem technisch baugleichen Golf wird der Octavia häufiger beanstandet. Im Gesamtergebnis schneidet er aber in beiden geprüften Jahrgängen mit weniger erheblichen Mängeln als der Durchschnitt bei der Hauptuntersuchung ab.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter (3 / 5 / 7 / 9 / 11 Jahre)

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,5	3,2	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,4	0,6	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	10,5	15,8	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,2	2,1	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	0,5	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	1,1	4,1	–	–	–

Skala: 5 % – 15 % – 25 %

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: S. Gehrt, A. Lindlahr, M. Specht



Vom Sorgenkind zum Bestseller – nach etlichen Anfangsproblemen legt der Smart nun eine solide Karriere hin

Erst Flop, dann flott



Smart City Coupé

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 41 (cdi) bis 75 PS (Brabus)

DAT-Preise: von 4800 bis 9250 Euro

Kennzeichen Silber: Die helle Sicherheitszelle hat die Edelversion Passion, billigere Modelle sind schwarz lackiert

▸ **Nutzwert** Verblüffend viel Platz – dies ist der erste Eindruck im Smart. Die Frontscheibe steht weit weg, versetzt angeordnete Sitze schaffen eine Innenbreite, die laut Zentimetermaß gar nicht da ist. Und doch bietet der Smart nur Platz für zwei Personen – sein größter Nachteil gegenüber anderen, auch billigeren Kleinwagen. Die sind dafür selten so sicher wie der Kleine mit seiner stabilen Sicherheitszelle. ABS und Doppelairbag sind obligatorisch für alle Smart, Seitenairbags sind dagegen bis heute aufpreispflichtig – außer in der Brabus-Version.

▸ **Fahrspaß** Den Antrieb besorgen winzige 0,6-Liter-Turbomotoren (Benzin) mit 45, 55 und später auch 61 PS (seit 03: 0,7 l, 50, 61 und 75 PS). Damit geht es flott voran, unterbrochen nur von den Schaltpausen des sequenziellen Getriebes. Daran gewöhnt man sich und benutzt bald nur noch den Automatik-Modus (Serie im Passion, sonst Aufpreis). Allerdings liegt der Verbrauch relativ hoch, weshalb vermutlich der cdi so gefragt ist. Seine 41 PS aus dem 0,8-Liter-Turbodiesel wirken recht stämmig, erst auf der Autobahn müht er sich gegen den hohen Luftwiderstand, erreicht nur zögerlich seine wie bei den Benzinern (Ausnahme: Brabus) auf 135 km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit. Ein Kapitel für sich ist das Fahrwerk: Zwar wurde es mit den Jahren etwas komfortabler, doch vor dem Losfahren sind Zahnersatz und Sehhilfen auf festen Sitz zu überprüfen.



Platz da: Der Smart ist durchaus geräumig, die Sitze sind exzellent

▸ **Zuverlässigkeit** Liegen gebliebene Smart gehören zu den seltenen Ereignissen auf unseren Straßen. Ab und zu kann Kühlwasserverlust auftreten, auch Probleme mit der Wegfahrsperre kommen vor – meist wegen defekter Schlüssel, die ja die Fernbedienung der Zentralverriegelung steuern. Bei den ersten Baujahren inzwischen ein Thema: Defekte oder entladene Batterien, auch weil die Baujahre 98 und 99 gelegentlich kaputte Lichtmaschinen und ganz selten hängende Anlasser-Magnetschalter verzeichnen.

Das TÜV-Urteil

Fahrwerk

Rost am Rahmen ist nicht nur wegen der vielen Kunststoffteile kein Thema. Auch am Fahrwerk und an der Lenkung werden bei der TÜV-Untersuchung keine bemerkenswerten Schwachpunkte entdeckt.

Licht

Ein dunkles Kapitel. Mit der Einstellung ihres Abblendlichts stehen Smart-Fahrer auf Kriegsfuß, dazu kommen Probleme mit der rückwärtigen Beleuchtung – womit vor allem durchgebrannte Glühlampen gemeint sind.



Kleines Auto, großer Spaß: Das Smart-Cabrio ist zu Recht so beliebt

Bremsen

Die Fußbremse wird wegen ihrer Wirkung an der Vorderachse durchschnittlich oft beanstandet – alle anderen Werte liegen deutlich besser. Traumnoten bekommt der Smart für seine Bremsleitungen und -schläuche: Mängelquote 0,0 Prozent.

Umwelt

Die (Edelstahl-)Auspuffanlage wird nur selten beanstandet, die Kraftstoffanlage zeigt dagegen durchschnittliche Mängelhäufigkeit.

Fazit

Auch wenn er nicht so aussieht – der Smart gehört zu den ganz soliden Konstruktionen auf unseren Straßen. Sein häufigster Mangel, die Einstellung des Abblendlichts, lässt sich mit einem Schraubendreher reparieren. Und größere Probleme sind nicht in Sicht.

Mängeleinteilung

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Smart	Ø	Smart	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	78,9	75,8	69,0	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	16,7	18,6	24,0	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	4,4	5,6	7,0	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Die häufigsten Mängel

	Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,2	1,9	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,3	0,6	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	9,5	14,2	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,5	1,0	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,0	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,3	0,6	–	–	–

Mängel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: S. Gehrt, U. Sonntag

SUBARU IMPREZA





Der biederen Limousine sind ihre Qualitäten nicht anzusehen – dabei ist ihr Sportableger schon wieder Rallye-Weltmeister

Weit unter Wert verkauft



Subaru Impreza

Bauzeit: 1993 bis heute

Motoren: von 90 (1.6) bis 265 PS (WRX STi)

DAT-Preise: von 2500 bis 25 000 Euro

Keine Markenidentität: Das Design der Stufenheckversion ist nichts sagend, der Fünftürer wirkt etwas eigenständiger

▸ Nutzwert Subaru sieht sich selbst als Premium-Anbieter, auch wenn der im Impreza-Inneren reichlich verwendete graue Kunststoff nicht darauf hindeutet. Die Verarbeitung jedoch ist tadellos, allerdings sollte bei einem Premium-Produkt auch ABS serienmäßig vorhanden sein, und das war motorabhängig nicht immer der Fall. Auch Airbags waren zunächst aufpreispflichtig, ehe sie ab 95 zum Standard gehörten. Nicht ganz den Klassenstandard erreichen die zu kurzen und schmalen Sitze sowie das Platzangebot, vor allem im Fond. Der Kofferraum hingegen fasst knapp 360 Liter, was für Vier- und Fünftürer gilt und für ein Allradauto einen recht guten Wert darstellt – schließlich muss darunter auch noch die Allradmechanik untergebracht werden.

▸ Fahrspaß Die braven 1,6- bis 2,0-Liter-Boxermotoren lassen wenig vom Geist der Rallye-WM spüren, aber sie laufen sehr vibrationsarm und ziehen gut durch. Allerdings liegt ihr Verbrauch hoch, hier fordert der Allradantrieb seinen Tribut. Dafür sorgt der für ein nahezu neutrales Kurvenverhalten, erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten schiebt der Impreza über alle viere zum Kurvenaußenrand, bleibt dabei aber beherrschbar. Immerhin sind hier auch serienmäßig bis zu 265 PS verfügbar, die den Impreza zum echten Sportler adeln. Otto Normalfahrer hingegen wird vom Allradantrieb wenig Vorteile empfangen, schließlich ist nur einmal im Jahr Winter.



Optische Täuschung: Wie im Rallyeauto sieht's im Serien-Impreza nicht aus

▸ Zuverlässigkeit Technische Fehler haben Seltenheitswert, höchstens unwillige Wegfahrsperren und relativ frühzeitig defekte Batterien legen den Impreza lahm. Ganz selten kommt es zu Problemen in der Motorsteuerung, und ab sechsstelligen Laufleistungen verdient das Getriebe besondere Beachtung – wie im Übrigen bei allen Allrad-Pkw. Nicht unbedingt Schuld des Autos, aber trotzdem erwähnenswert: zahlreiche Marderbisse in Zündkabel und Wasserschläuche.

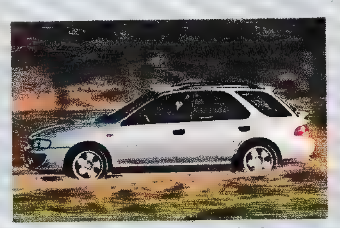
DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Kaum Rost am Subaru Impreza. Aber die Antriebswellen sind ab dem siebten Jahr marode. Dafür erweisen sich Achsen und Lenkung als besonders verschleißfest. Ölverlust ist nahezu unbekannt.

Licht

Die Beleuchtung vorn wie hinten der drei- und fünfjährigen Impreza macht Ärger, die älteren Exemplare liegen in der Norm. Die Einstellung des Abblendlichts immerhin ist meistens okay.



Wirklich ein Kombi oder noch ein Fließheck? Der 2000 eingeführte Kombi

Bremsen

Uneinheitlich – bei den Älteren lässt die Fußbremse vorn gelegentlich Wirkung vermissen, bei den Jüngeren hinten. Doch die Handbremse erreicht bei den Fünf- und Neunjährigen eine Traumquote: 0,0 Prozent Mängel. Ebenfalls standfest: Bremsleitungen und -scheiben.

Umwelt

Undichtigkeiten der Kraftstoffanlage sind nahezu unbekannt, die Auspuffanlagen jedoch werden ab dem siebten Jahr reparaturanfällig.

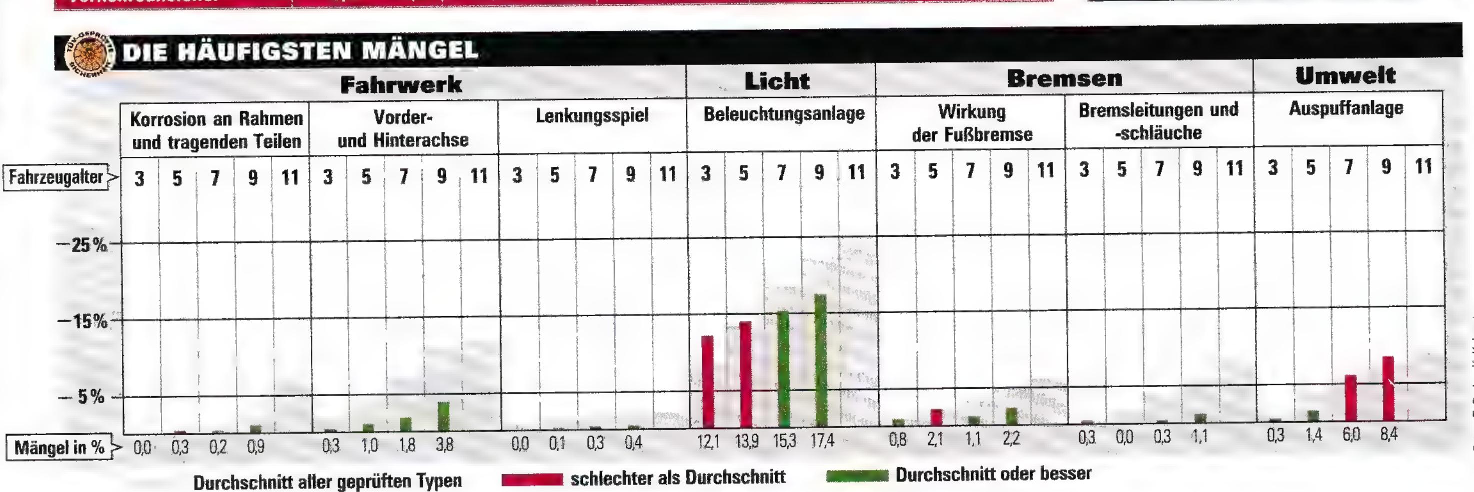
FAZIT Deutlich weniger erhebliche Mängel als im Schnitt beim Impreza. Echte Schwachpunkte hat er keine, die oft unzulängliche Beleuchtung lässt sich einfach instand setzen. Bei älteren Modellen sollte man aber Antriebswellen und Auspuffanlagen genau begutachten.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Impreza	Ø	Impreza	Ø	Impreza	Ø	Impreza	Ø		Ø
ohne Mängel	76,5	75,8	68,8	60,5	62,3	48,7	51,1	40,0	–	32,9
leichte Mängel	19,4	18,6	25,1	28,6	30,5	34,6	37,6	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	4,1	5,6	6,1	10,9	7,2	16,7	11,3	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: T. Bader, K. Kuhnigk

SUBARU LEGACY



Fahrer der allradgetriebenen Mittelklasse-Limousine sind überdurchschnittlich zufrieden – das hat seine Gründe

Traktion und Tradition







Subaru Legacy (Typ BE/BH)
Bauzeit: 1998 bis 2003
Motoren: von 125 (2.0) bis 156 PS (2.5)
DAT-Preise: von 10 500 bis 21 000 Euro

▸ Nutzwert Limousine und erst recht der Kombi verwöhnen mit viel Platz, auch im Gepäckraum. Der Langstreckenkomfort ist ausgezeichnet, dank sehr guter Sitze und trotz etwas erhöhten Geräuschpegels. Für Camping- und Pferdefreunde wichtig: zwei Tonnen Anhängelast.

▸ Fahrspaß Auch das Subaru-Topmodell muss mit Vierzylinder-Boxern auskommen, 125 oder 156 PS stark. Obligatorisch: permanenter Allradantrieb mit selbstsperrendem Mitteldifferenzial.

▸ Zuverlässigkeit Auch die Boxermotoren des Legacy sind gegen defekte Zahnriemen nicht gefeit, hinzu kommen gelegentlich zerbissene Zündkabel und desorientierte Motorsteuergeräte. Unterm Strich aber sind solche Vorkommnisse sehr selten.

Subaru Legacy (Typ BD/BG)
Bauzeit: 1994 bis 1999
Motoren: von 115 (2.0) bis 150 PS (2.5)
DAT-Preise: von 3300 bis 12 200 Euro

▸ Nutzwert Der Kombi ist nicht ganz so selten wie der Viertürer (Sedan), bietet naturgemäß auch den höheren Nutzen. Drinnen gilt: viel Platz auf bequemen Sitzen. Aber Airbags und auch ABS gab es erst ab 95 aufpreisfrei.

▸ Fahrspaß Die kernig tönenden, vibrationsarmen Boxer sind legendär, ihr Durst aber berüchtigt. Wichtig: Manche Modelle haben ein Untersetzungsgetriebe im Allradantrieb – gut beim Rangieren schwerer Anhänger. Tadellos: Federung und Straßenlage.

▸ Zuverlässigkeit Auch ältere Legacy sind weitgehend pannenresistent, kontrollierte Zahnriemen vorausgesetzt. Relativ häufig brennen Zylinderkopfdichtungen durch, auch die Lenkgetriebe werden manchmal undicht und last, not least: Marderbisse.

Subaru Legacy (Typ BC/BJF)
Bauzeit: 1989 bis 94
Motoren: von 103 (1.8) bis 200 PS (Turbo 16V)
DAT-Preise: von 1200 bis 4500 Euro

▸ Nutzwert Eine halbe Nummer kleiner als die Nachfolger, bringt der erste Legacy nur ausreichende Platzverhältnisse mit – gilt auch für den Kombi. Die Anhängelasten sind eingeschränkt: 1600 bis 1780 Kilogramm – für Mittelklasse aber immer noch üppig.

▸ Fahrspaß Bereits der erste Legacy verfügt über eine Untersetzung, kann so ohne schleifende Kupplung sehr langsam kriechen. Bester Boxer ist der 2,2-Liter mit 131 oder 136 PS, der dem anfälligeren Turbo vorzuziehen ist. Bestechend: sehr gute Straßenlage bei ordentlichem Komfort.

▸ Zuverlässigkeit Insgesamt auffallend zuverlässig, typische Schwachstellen sind Kupplung, Kupplungsseil, Automatikgetriebe, Servolenkung, Anlasser und die elektrische Benzinpumpe.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Legacy (BE)	Ø	Legacy (BD)	Ø	Legacy (BD)	Ø	Legacy (BC)	Ø	Legacy (BC)	Ø
ohne Mängel	80,1	75,8	69,0	60,5	59,1	48,7	46,9	40,0	40,5	32,9
leichte Mängel	16,6	18,6	26,3	28,6	32,5	34,6	41,1	38,0	46,6	40,1
erhebliche Mängel	3,3	5,6	4,7	10,9	8,4	16,7	12,0	22,0	12,9	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,3	0,8	1,7
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,4	1,8	3,6	4,0	5,6
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,2	0,1	0,8	0,5
Licht	Beleuchtungsanlage	8,8	11,8	14,5	17,0	17,5
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,3	0,8	0,9	1,9	2,5
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,2	0,9	0,6	0,7
Umwelt	Auspuffanlage	0,2	0,9	2,2	6,4	9,5

Mängel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt aller geprüften Typen | schlechter als Durchschnitt | Durchschnitt oder besser

Fahrwerk

Sehr solides Fahrwerk, haltbare Lenkung und verschwindend wenig Rost, aber ab dem siebten Jahr machen die Antriebswellen schlapp. Ebenso zeigt sich gelegentlich Ölverlust an Motor und Getriebe.

Licht

Sehr geringe Fehlerquoten bei den Scheinwerfern und ihrer Einstellung, auch die Blinker geben kaum Anlass zur Kritik. Die müssen sich jedoch die Rückleuchten der BE/BH- und BD/BG-Modelle gefallen lassen.

Bremsen

Unterm Strich Traumnoten für die Bremse, vor allem das Abschneiden der hinteren Anlage beeindruckt. Da ist es fast zu vernachlässigen, wenn die Bremsleitungen der BD/BG-Baureihe nur durchschnittliche Zahlen erreichen.

Umwelt

Die Anzahl der beanstandeten Kraftstoffanlagen erreicht erst im elften Jahr statistisch verwertbare Größenordnungen. Der Auspuff schafft dies schon früher, darf aber auch als solide gelten.

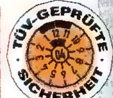


Viel Platz, sehr gute Straßenlage und eigenständiges Design: Legacy Kombi

Kaum rote Balken bei den Einzelpositionen. In allen Altersklassen deutlich mehr Fahrzeuge ohne Mängel als im Durchschnitt. Selbst nach elf Jahren müssen nur knapp 13 % der Legacy zur TÜV-Nachuntersuchung, das sichert ihm einen Spitzenplatz bei den Mängelzwergen.

Fotos: T. Bader, K. Kuhnigk, Werk





Nicht nur für den Waidmann hat Subaru einen höher gelegten Kombi gebaut – den ersten SUV

Eine Klasse für sich



Subaru Forester (Typ SF/SFS)

Bauzeit: **1997 bis heute**

Motoren: **von 122 (2.0) bis 177 PS (Turbo)**

DAT-Preise: **von 8000 bis 23 300 Euro**

Zivil-Kleidung: Der Forester sieht harmlos aus, klettert aber besser als manch Möchtegern-Geländewagen

▸ **Nutzwert** Ein SUV (Sport Utility Vehicle) ist keine Erfindung der automobilen Neuzeit, Subaru konnte so was schon vor sieben Jahren liefern. Mit reichlich Kofferraum (409 bis 1528 Liter) und ordentlich Platz auf sehr bequemen Sitzen. Speziell an Natursportler richteten sich zahlreiche Sondermodelle mit Namen wie Hubertus oder Fisherman, ausgestattet mit entsprechenden Accessoires. Nicht eben üppig war die Sicherheitsausstattung – zwar gab es ABS und Front-Airbags in allen Modellen, aber Sidebags waren erst ab GX-Ausstattung ohne Aufpreis an Bord. Ein wenig versöhnt die tadellose Verarbeitungsqualität der stabilen Karosserie, außerdem erleichtern viele Ablagen das Leben im Forester.

▸ **Fahrspaß** Der permanente Allradantrieb mit der automatischen Viscosperre im Mitteldifferenzial und der Untersetzung sorgt in Verbindung mit der reichlichen Bodenfreiheit von 20 Zentimetern für gute Geländegängigkeit. Nützliche Anfahrhilfe am Berg: der Hillholder, den Subaru serienmäßig bietet. Ebenso allerdings auch die Drehmomentschwäche der Boxermotoren im unteren Drehzahlbereich, die sich überdies in hohem Verschleiß der Kupplung äußert. Einmal unterwegs im Forester, erinnert nichts mehr an einen Geländewagen, handlich und agil umrundet er Kurven. Dazu passt der Turbo optimal, doch die Vernunft rät eher zum 125-PS-Aggregat – der Verbrauch fällt ohnehin schon hoch genug aus. Das Gewicht und der Rollwiderstand der Allradmechanik fordern ihren Tribut.



Tiefe Radioposition, aber durchgängig gut verarbeitet: Forester-Cockpit

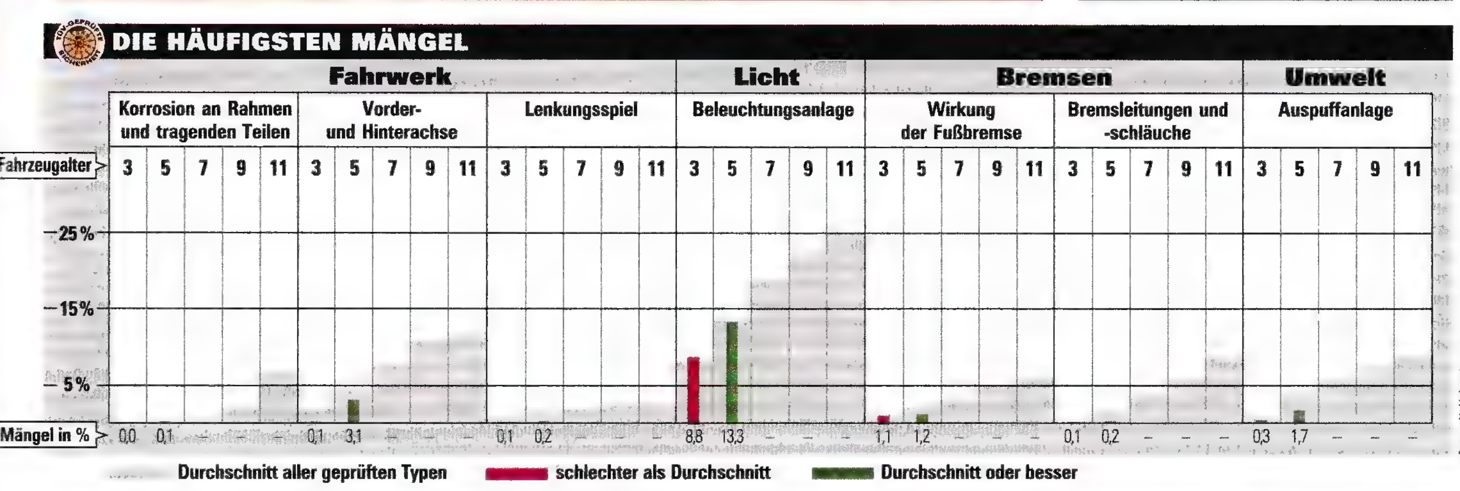
▸ **Zuverlässigkeit** Wie alle Subaru ist auch der Forester sehr zuverlässig – auch wenn dies die Betroffenen der wenigen verzeichneten Motorschäden sicher anders sehen. Vereinzelt gibt es Störungen der Motorelektronik oder der Wegfahrsperre, aus der Klimaanlage kann Kondenswasser in den Innenraum tropfen. Ein Schwachpunkt ist die Kupplung, die forciertem Geländeeinsatz nicht lange standhält.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Forester	Ø	Forester	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	79,4	75,8	69,5	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	17,9	18,6	24,8	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	2,7	5,6	5,7	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die Hinterachse der ersten Forester zeigte oft frühen Verschleiß, bei den neueren scheint dieser Fehler behoben zu sein. Durchschnittlich: die Rostquote. Ölverlust und Spiel in der Lenkung spielen dagegen keine Rolle.

Licht

Keine wesentlichen Auffälligkeiten sind an Scheinwerfern und Blinkern festzustellen, auch die Einstellung ist überwiegend in Ordnung. Auffällig ist allein die hohe Anzahl defekter Rückleuchten – vom Zurücksetzen im unübersichtlichen Wald?



Sportliche Ader: Der Forester lässt sich ausgesprochen zügig bewegen

Bremsen

Einzige Auffälligkeit ist die Wirkung der Fußbremse an der Hinterachse, deren Beanstandungshäufigkeit bei den Dreijährigen den Durchschnittswert übersteigt. In allen anderen Bremsprüfkapiteln ist der Forester mindestens so gut wie der Durchschnitt.

Umwelt

Sowohl Tank als auch Auspuffanlagen halten viel Abstand zu den durchschnittlichen Beanstandungsquoten.

FAZIT Echte Schwächen sind dem Forester fremd, Modellpflege hat auch alte Mängelherde wie die Hinterachse bereinigt. Bleiben die oft bemängelten Rückleuchten, die aber nicht verhindern können, dass gerade ältere Forester viel besser als der Durchschnitt abschneiden.

Fotos: K. Kuhnigk



Das Billigpreis-Segment teilen Franzosen und Italiener unter sich auf – Japaner wie der Swift werden da oft übersehen

Alternative aus Fernost



Suzuki Swift

Bauzeit:	1983 bis heute
Motoren:	von 50 (1.0) bis 101 PS (GTi)
DAT-Preise:	bis 6000 Euro

Dauerbrenner: Ab 1983 auf dem Markt, wird er seit 1995 in dieser Form gebaut – allerdings nicht mehr mit Allradantrieb

▸ **Nutzwert** Der für gewöhnlich drei- oder fünftürige Swift brachte es im Laufe seiner zwanzigjährigen Bauzeit zu einer beeindruckenden Modellvielfalt, so gab es bis 1995 gar einen viertürigen Stufenheck-Ableger und von 92 bis 95 auch ein Cabrio. Doch das Gros – sofern man es bei der geringen Verbreitung so nennen mag – entspricht der oben gezeigten Schrägheck-Limousine. Deren Platzangebot ist hinten ein wenig beengt, vorn reicht die Bewegungsfreiheit aus. Allerdings ähnelt das Mobiliar eher Notsitzen, so knapp ist es dimensioniert, und so dünn ist es gepolstert. Der Kofferraum fasst um die 200 Liter – kein Ruhmesblatt für ein 3,80-Meter-Auto.

▸ **Fahrspaß** Seit 2000 gibt es nur noch den 1,0-l-Dreizylinder mit 53 PS, der mit dem leichten Swift gut fertig wird. Davor gab es auch noch einen unbedeutend laufruhigeren 1,3-Liter-Vierzylinder, der den Vorzug hatte, auch mit Allradantrieb lieferbar zu sein. Diese Option hatte sich allerdings erledigt, seit der Swift ab 1995 auch als Subaru Justy zu haben war. Zum gleichen Zeitpunkt zog ein Fahrer-Airbag ins Swift-Lenkrad, der für den Beifahrer folgte 1996. Recht bescheiden: der Fahrkomfort. Der Swift ist laut und stuckert über kleine Unebenheiten. Immerhin: Größere werden zufrieden stellend abgefedert, und die Sitzposition ist recht entspannt; dazu liegt der kleine Suzuki sicher auf der Straße.



Aufgeräumt: übersichtliche Bedienung, den Airbag bekam der Swift 1995

▸ **Zuverlässigkeit** Für einen Japaner hat der Swift bemerkenswert viele Schwächen, zu den teuersten gehört das vor allem im Stadtverkehr schnell verschlissene Getriebe. Dann folgt die Kupplung, doch der Lästigkeitsfaktor ist bei den weichen Zündschlüsseln am höchsten – sie verbiegen schnell oder brechen gleich ab. Für Startschwierigkeiten sorgen bisweilen defekte Generatoren und entsprechend leere Batterien, defekte Verteiler und Verteilerkappen sowie Nachrüstwegfahrsperren verweigern mitunter den zündenden Funken.

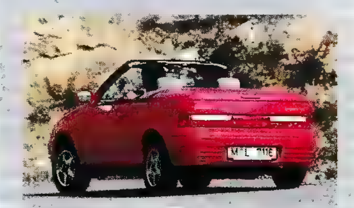
Das TÜV-Urteil

Fahrwerk

Das beherrschende Thema in dieser Rubrik heißt Rost, aber auch die Antriebswellen geben bei den Jüngeren Anlass zu Kritik. Erträglicher Ölverlust sowie solide Radaufhängungen und Lenkung werden registriert.

Licht

An den Scheinwerfern und ihrer Einstellung gibt's nur wenig zu beanstanden, auch die Rückleuchten liegen meist deutlich unter der durchschnittlichen Mängelquote – dies gilt auch für die Blinker.



Es fuhr nur vier Sommer: Das Swift Cabrio (1,3 l, 68 PS) gab's von 1992 bis 95

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse wird insgesamt oft beanstandet – relativ betrachtet, bei jüngeren häufiger als bei älteren Swift. Durchweg zu oft mangelhaft: die Bremsleitungen. Gute Noten erhalten die Bremskraftregelung und die Bremsschläuche.

Umwelt

Relativ oft Undichtigkeiten der Kraftstoffanlage, der Auspuff liegt ab dem siebten Jahr oberhalb der durchschnittlichen Beanstandungen.

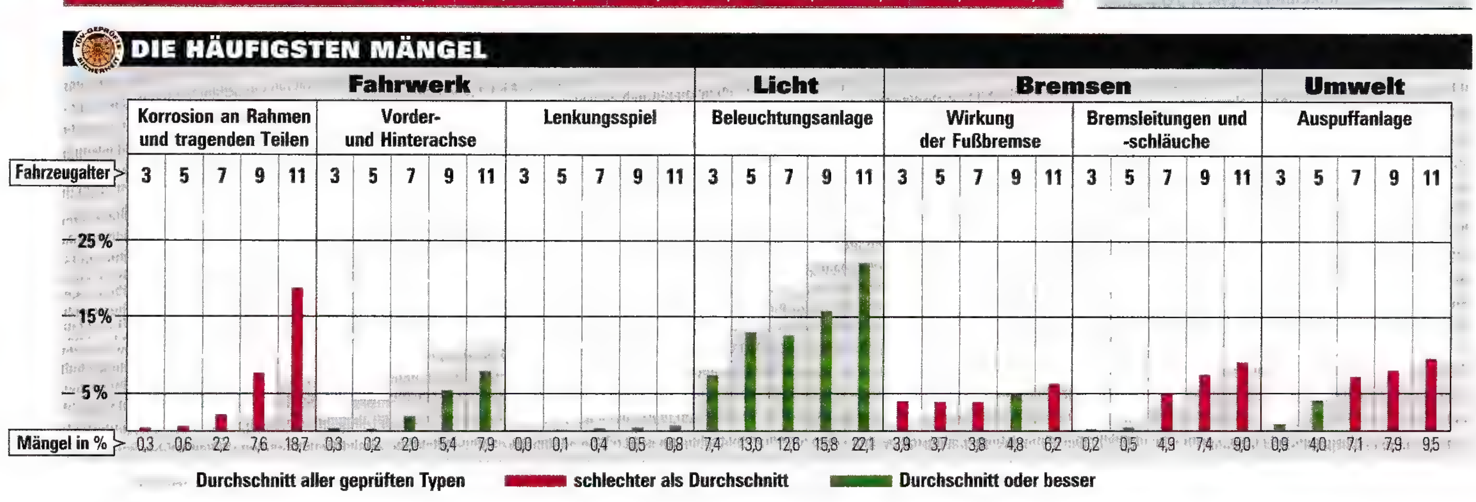
FAZIT Ab dem fünften Jahr passiert der Swift die Hauptuntersuchung mit weniger Mängeln als das Durchschnittsauto. Dennoch sollten Gebrauchtwageninteressenten vor allem ältere Fahrzeuge auf Rost an Rahmen, tragenden Teilen und Auspuff genau untersuchen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Swift	Ø	Swift	Ø	Swift	Ø	Swift	Ø	Swift	Ø
ohne Mängel	74,3	75,8	63,0	60,5	52,4	48,7	44,0	40,0	35,3	32,9
leichte Mängel	19,1	18,6	28,9	28,6	34,4	34,6	37,5	38,0	37,6	40,1
erhebliche Mängel	6,6	5,6	8,1	10,9	13,2	16,7	18,5	22,0	27,0	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Lindloff, Werk



In kaum einer anderen Klasse wird so hart gekämpft wie bei den Kompakten – Suzuki hatte dort nie eine Chance

Auf verlorenem Posten



Suzuki Baleno

Bauzeit: 1995 bis 02

Motoren: von 86 (1.3) bis 121 PS (GTX)

DAT-Preise: von 2500 bis 10 500 Euro

Einer fehlt: Zur Wahl standen Dreitürer mit Fließheck, Viertürer (Bild) und Kombi – aber kein Fünftürer mit Schrägheck

▸ **Nutzwert** Die Außenlänge von rund vier Metern weist den Baleno als Mitglied der Kompaktklasse aus. Doch drinnen erinnert er eher an Kleinwagen wie Corsa und Co, absoluter Negativrekord ist das Kofferraumvolumen von nur 177 Litern beim Dreitürer. Ins Stufenheck des Viertürers passen 346 Liter, der Kombi kann 375 Liter einpacken – bei fensterhoher Beladung. Maximal sind es 1275 Liter. Auch für die Passagiere geht es eng zu, speziell auf der Rückbank. Vorn stören die etwas mickrigen, dünn gepolsterten Sitze und die teilweise verstreuten Schalter; versöhnen können allenfalls die beiden serienmäßigen Airbags.

▸ **Fahrspaß** Schon der kleinste Motor leistet 86 PS, kann aber im Durchzug nicht recht überzeugen. Leider wirken auch die stärkeren Versionen zäh und zugeschnürt, speziell beim immerhin 121 PS starken 1,8-Liter will sich das erhoffte GTI-Feeling nicht recht einstellen. Obwohl das Fahrwerk sich straff und unnachgiebig zeigt, was für anständige Straßenlage sorgt, aber Freunde gediegenen Komforts eher benachteiligt. Allerdings werden die vermutlich schon nach Wahrnehmung des erheblichen Geräuschpegels aussteigen. Wenig bekannt sind die Allrad-Ausführungen des Baleno: Jede Karosserieversion war – in unterschiedlichen Zeiträumen – auch mit permanentem Vierradantrieb zu haben.



Schlichtes Design, aber gute Verarbeitung: Baleno-Zentrale. Airbags Serie

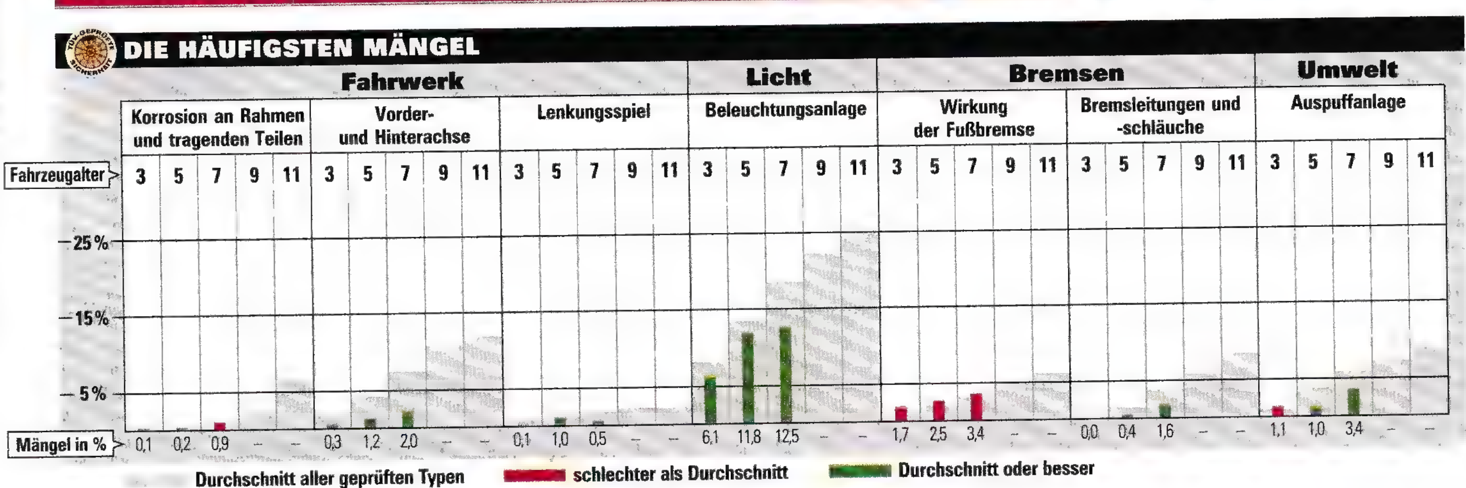
▸ **Zuverlässigkeit** Der Baleno ist zwar kein Dauerkunde bei den Pannendiensten, zeigt aber trotzdem ein breites Mängelspektrum: So ist der ganze Antrieb anfällig, beginnend beim Motor, der bis Baujahr 96 zu Geräuschen oder gar Schäden neigt. Dann folgen Kupplung, Ausrücklager und schließlich das Schaltgetriebe, das im schlimmsten Fall blockieren kann (bis Baujahr 99). Startschwierigkeiten werden verursacht von Wegfahrsperre, defekten oder feuchten Zündkabeln und Verteilerkappen sowie von zu weichen Zündschlüsseln – sie brechen gern mal ab.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Baleno	3 Jahre Ø	5 Jahre Baleno	5 Jahre Ø	7 Jahre Baleno	7 Jahre Ø	9 Jahre	9 Jahre Ø	11 Jahre	11 Jahre Ø
ohne Mängel	77,3	75,8	65,1	60,5	57,9	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	18,2	18,6	28,1	28,6	33,5	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	4,5	5,6	6,7	10,9	8,6	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Relativ oft wird Rost diagnostiziert, ab dem siebten Jahr nimmt auch der Ölverlust drastisch zu. Wenig Sorgen dagegen mit den stabilen Achsen und der standfesten Lenkung, die Antriebswellen machen bei den ersten beiden Hauptuntersuchungen kaum Ärger.

Licht

Balenos beste Rubrik, speziell die Scheinwerfer und die Einstellung des Abblendlichts kommen gut weg, aber auch die Blinker. Die Rückleuchten jedoch machen gelegentlich Kummer.



Nett gestylt, aber drinnen eng: Baleno Kombi. Auch Allradantrieb gab es

Bremsen

An der Vorderachse guter Durchschnitt, lässt die Bremswirkung an der Hinterachse in allen Jahrgängen Raum für Verbesserungen. Top dagegen die Handbremse, die kaum je Grund zur Beanstandung bietet – im Gegensatz zu den ab dem fünften Jahr gelegentlich auffälligen Bremsleitungen.

Umwelt

Kraftstoffanlage auf durchschnittlichem Niveau, die Auspuffanlage im fünften und siebten Jahr deutlich besser.

FAZIT

Bei der Hauptuntersuchung schneidet der Baleno wesentlich besser ab als der Durchschnitt. Er zeigt beispielsweise nach sieben Jahren nur halb so viele erhebliche Mängel und kommt auch deutlich häufiger ohne Mängel durch die TÜV-Untersuchung als das Durchschnittsauto.

Fotos: I. Barenschee, K. Kuhnigk

SUZUKI WAGON R+



Wenn das Grundstück klein ist und der Platzbedarf groß, wird in die Höhe gebaut. Das klappt auch beim Auto

Außen klein, innen hoch



Suzuki Wagon R+

Bauzeit: **1997 bis heute**

Motoren: **von 65 (1.0) bis 94 PS (1.3)**

DAT-Preise: **von 3900 bis 8700 Euro**

Debüt-Ausführung: Von 1997 bis 2000 sah Klein Suzie aus wie links, ab dem Modellwechsel wie der Opel Agila

▸ **Nutzwert** Das maximale Volumen bei vorgegebenem Eckmaß bietet ein Quader – diesen Grundsatz hat Suzuki konsequent befolgt, nur vorn noch ein Abteil für den Motor angeschweißt. Drinnen finden vier Erwachsene überraschend viel Bewegungsfreiheit vor, was allerdings auch an den arg mickrigen Sitzen liegt, die ihrerseits nur wenig Raum beanspruchen. Dahinter warten 234 Liter Gepäckraum – manche Siebensitzer bieten auch nicht mehr. Ähnlich bequem wie bei großen Vans funktionieren Ein- und Ausstieg, die Rundumsicht ist gar deutlich besser und die Übersichtlichkeit der strengen Schachtelform ebenfalls. Passabel: die Verarbeitung, auch wenn der allgemeine Eindruck eher der eines Einwegbehälters mit dem grünen Punkt drauf ist. Für den Fall der Fälle wachen zwei Front-Airbags, ab dem Modellwechsel gab es auch ABS in Serie und seit 2002 gar Sidebags.

▸ **Fahrspaß** Die 1,0- und 1,2-Liter der ersten Baureihe sind spritzig und sparsam, aber etwas durchzugsschwach. Der 1,3-Liter der aktuellen Version bietet mehr Mumm und verbraucht eher weniger, allerdings muss es nun Super sein. Seit vorigem Herbst gibt es auch eine Ausführung mit 94 PS, die aber fast schon übermotorisiert wirkt. Wobei das Fahrwerk für genügend Sicherheit sorgt, allerdings eindeutig auf Kosten des Komforts. Ein Tipp noch für Bergvölker: Auch vom Wagon R+ gibt es Allradversionen – aber selten.



Etwas billig: In der ersten Serie dominieren einfache Materialien

▸ **Zuverlässigkeit** Unterm Strich gehört der Wagon R+ zu den zuverlässigen Fahrzeugen, nur gelegentlich gibt es Startschwierigkeiten wegen defekter oder leerer Batterien. Allerdings können auch vom Marder zerbissene Zündkabel die Ursache sein, oder ein defektes Türschloss verhindert von vornherein das Einsteigen. Zu den Verschleißteilen zählt außerdem der Kupplungszug, der schwergängig knarrend sein Ende ankündigt, und vereinzelt wurden blockierte oder festgefrorene Handbremsen gemeldet.

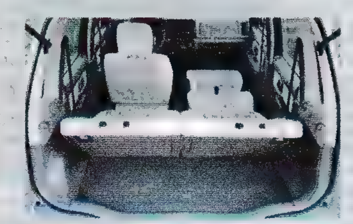
DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Rostvorsorge scheint nicht die Stärke des Wagon R+ zu sein. Bereits nach fünf Jahren zeigen sich Schäden. Dem gegenüber stehen widerstandsfähige Achsen, eine haltbare Lenkung und sehr seltener Ölverlust.

Licht

Haupt-Kritikpunkt sind die oft defekten Rückleuchten, auch die Einstellung des Abblendlichts wird etwas öfter als beim Durchschnitt beanstandet. Die Scheinwerfer und Leuchten vorn hingegen geben nur selten Anlass zu Kritik.



Wirklich variabel: Der Innenraum lässt sich zum Doppelbett umbauen

Bremsen

Das Problem ist schnell ausgemacht: Die Wirkung der (Trommel-)Bremse an der Hinterachse lässt sehr oft zu wünschen übrig, was auch an der gleichermaßen katastrophalen Beurteilung der Handbremse deutlich wird. Heftig auch der Bremsscheibenverschleiß.

Umwelt

Weder Kraftstoff- noch Auspuffanlage geben Anlass zu Beanstandungen, beide werden deutlich besser als der Durchschnitt beurteilt.

FAZIT

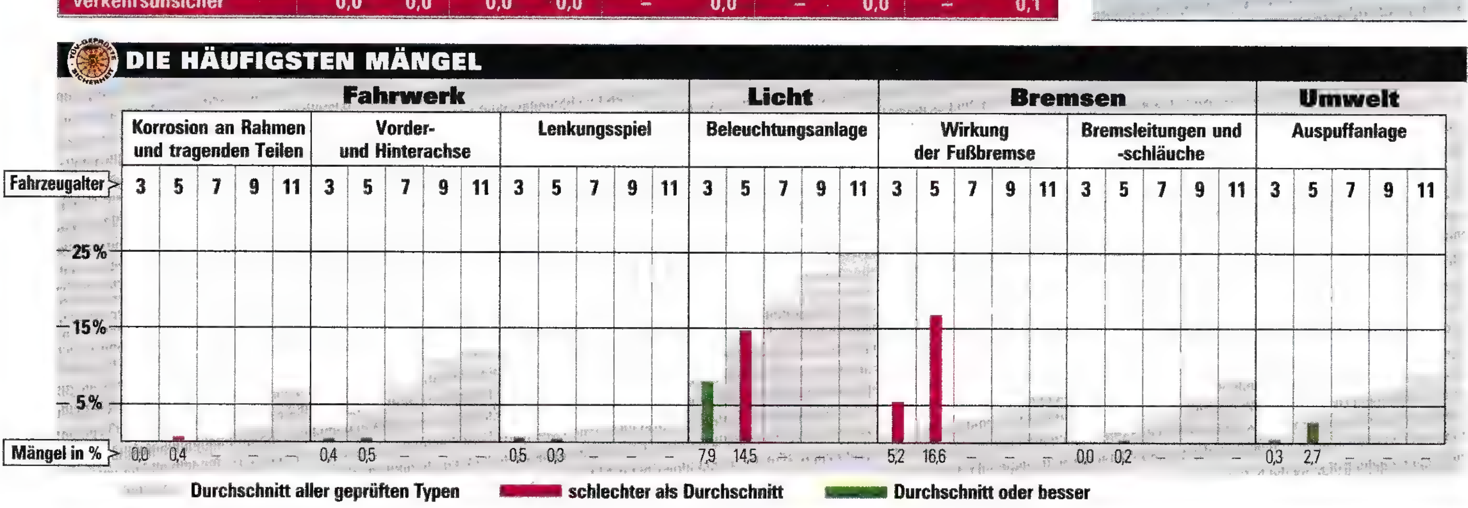
Der Suzuki Wagon R+ zeigt bei der Hauptuntersuchung mehr erhebliche Mängel als der Durchschnitt oder auch seine Marken-Geschwister. Dies ist im Wesentlichen seiner Bremsanlage an der Hinterachse zuzuschreiben, die vielleicht bei der Wartung zu kurz kommt.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

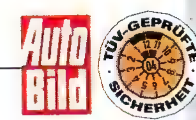
Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Wagon R+	Ø	Wagon R+	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	72,2	75,8	50,3	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	18,8	18,6	27,4	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	9,0	5,6	22,3	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



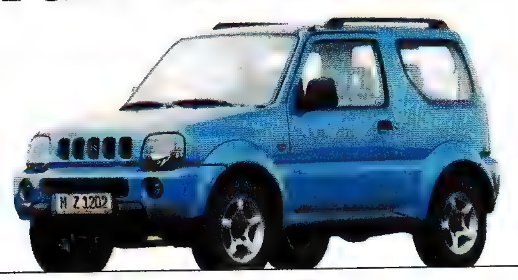
Fotos: K. Kuhnigk, A. Lindlahr

SUZUKI JIMNY



Wie heißt ein Auto, das kein gewöhnlicher Pkw, aber auch kein Geländewagen ist? Suzuki sagt: Trendcar

Ein Fall für Trend-Forscher



Suzuki Jimny

Bauzeit: **1998 bis heute**

Motoren: **von 80 bis 82 PS (1.3)**

DAT-Preise: **von 5200 bis 11 200 Euro**

Geschlossene Gesellschaft: Der Dreitürer mit festem Dach ist weiter verbreitet, doch mehr Spaß macht das Cabrio

▸ **Nutzwert** Glaubt man Suzukis Modellstrategen, geht der Trend weg vom gewöhnlichen Geländewagen. Am liebsten hin zum Jimny, den es auch ohne Allradantrieb gibt. Das spart 40 Kilo Leergewicht, bringt aber kein Stück mehr Platz ins enge Gehäuse. So geht es vorn, abgesehen von der geringen Innenbreite, noch halbwegs geräumig zu, doch hinten können sich Normalgewachsene mit den Knien die Ohren zuhalten, und der Kofferraum schluckt maximal zwei weiche Sporttaschen. Aber große Urlaubsreisen sind ohnehin nicht die Domäne des Jimny, dagegen sprechen schon die dürftigen Sitze und der hohe Geräuschpegel.

▸ **Fahrspaß** Die Fahrtrichtung wird in erster Linie bestimmt vom Eigenleben der beiden Starrachsen, sekundär auch vom Lenkrad. Für den Antrieb zeichnen zwei 1,3-Liter verantwortlich, deren mageres Drehmoment sich erst jenseits der 4000er-Marke auf dem Drehzahlmesser versammelt. Diese sportliche Charakteristik ist alles andere als ideal im Gelände, aber da soll der Jimny laut Suzuki ja auch gar nicht hin. Trotzdem gibt es gegen Aufpreis das Cross-Country-Paket, das neben allerlei Annehmlichkeiten wie elektrischen Fensterhebern auch einen zuschaltbaren Vorderradantrieb enthält. Und wer noch mal in die Drive-Action-4x4 investiert, darf ihn auch während der Fahrt zuschalten. So ausgestattet und wegen der Getriebeuntersetzung wird aus dem Jimny dann doch noch ein brauchbarer Geländewagen.



Fast modern: Im Cockpit stören billiges Material und verstreute Schalter

▸ **Zuverlässigkeit** Die Kupplung gilt als Verschleißteil, aber auch Getriebeschäden sind schon von der Allradversion bekannt geworden. Weiter zeigt sich die Elektrik vor allem bei ungepflegten Jimny anfällig, Schmutz und Nässe fördern Kontaktprobleme an Kabeln und Steckern. Relativ früh streicht die Batterie die Ampere, auch Anlasser und Lichtmaschine haben kein langes Leben. Und wie viele Japaner wird der Jimny bevorzugt von Mardern heimgesucht.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Rost könnte in Zukunft ein Thema für den Jimny werden. Auch die Vorderachse zeigt frühen Verschleiß, und Ölverlust an Motor und Getriebe tritt ebenfalls des Öfteren auf. Positiv: stabile Lenkung und Hinterachse.

Licht

Die Scheinwerfer und ihre Einstellung ernten Lob für eine sehr geringe Mängelquote, auch die Blinker und Warnblinker müssen nur selten beanstandet werden. Allein die Rückleuchten liegen leicht überm Durchschnitt.



Spaß- und Bastelfaktor: Das Öffnen des Jimny-Cabrios ist mühselig

Bremsen

Bei der Bremsprüfung bereitet der Jimny den Prüfern nur wenig Kummer. Selten muss die Wirkung an Fuß- oder Handbremse beanstandet werden. Allerdings schneidet die Bremse vorn etwas schlechter als der Schnitt ab. Auf durchschnittlichem Niveau: Bremsleitungen und -schläuche.

Umwelt

Keinerlei registrierte Undichtigkeiten an der Kraftstoffanlage, sehr wenig Beanstandungen am Auspuff.

FAZIT Der Suzuki Jimny mag als Geländewagen vielleicht zum Schmunzeln anregen, doch bei der Hauptuntersuchung gibt er den harten Burschen. Typische Mängel hat er kaum, doch auf die Gelenke der Vorderachse und leichten Ölverlust sollten Interessenten achten.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Jimny	3 Jahre Ø	5 Jahre Jimny	5 Jahre Ø	7 Jahre Jimny	7 Jahre Ø	9 Jahre Jimny	9 Jahre Ø	11 Jahre Jimny	11 Jahre Ø
ohne Mängel	74,7	75,8	–	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	20,1	18,6	–	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	5,2	5,6	–	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,1	–	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	3,1	–	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	–	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	6,0	–	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,8	–	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	–	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,3	–	–	–	–

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: C. Bittmann, S. Gehrt

SUZUKI GRAND VITARA/VITARA





Von den kleinen Suzuki sind sie die größten – Vitara und Grand Vitara sind die Topmodelle im Suzuki-Sortiment

Öfter unterm Durchschnitt



Suzuki Grand Vitara

Bauzeit: **1998 bis heute**

Motoren: **von 80 (1.6) bis 184 PS (XL-7)**

DAT-Preise: **von 9500 bis 18 500 Euro**

▸ **Nutzwert** Trotz seines Vornamens Grand hält der Vitara nicht mit den ganz großen Geländebullen wie einem Toyota LandCruiser mit. Schon von seinen Außenabmessungen nicht. Dennoch bietet er drinnen genügend Platz – im 2001 vorgestellten XL-7 bis zu sieben Personen. Doch schon der kurze Dreitürer kann vier Erwachsene befördern, sofern sie den Einstieg in die hoch auf einem soliden Kastenrahmen montierte Karosserie gemeistert haben; der Fünftürer ist genau richtig für Familien. Recht ordentlich: die Verarbeitung. Airbags gibt es leider nur zwei, Sidebags sind nicht im Angebot.

▸ **Fahrspaß** Die Schraubenfedern bemühen sich um Komfort, doch wirklich gelingt dies nur den bis zu 2,8 Liter großen Sechszylindern. Für Sparsame: zwei 2,0-l-Diesel – leider nicht fürs Cabrio.

▸ **Zuverlässigkeit** Der Grand Vitara teilt viele Schwächen mit seinem kleineren Bruder, wie die zu schwache Kupplung oder die gelegentlich schadhaften Getriebe. Typisch Suzuki auch korrodierte Kabelstecker sowie Probleme mit Anlasser, Generator und Batterie. Gelegentlich kommt es auch zu Wasserverlusten, Folgeschaden ist dann oft eine durchgebrannte Zylinderkopfdichtung.



Suzuki Vitara

Bauzeit: **1988 bis 2000**

Motoren: **von 80 (1.6) bis 136 PS (V6)**

DAT-Preise: **von 1900 bis 10 500 Euro**

▸ **Nutzwert** Den Vitara präsentierte Suzuki vor fast 16 Jahren als komfortables Topmodell, anständige Sitze und eine bequeme Sitzposition unterstützen diesen Anspruch. Das Platzangebot fällt entsprechend der Karosserieversion aus – etwas knapp im Cabrio, fast großzügig im langen Fünftürer. Dazwischen: der geschlossene Dreitürer, dem es wie dem Cabrio an Kofferraum mangelt. Ab 1995 Serie: Airbags vorn.

▸ **Fahrspaß** Ein echter Geländewagen will der Vitara nicht sein, das zeigen Plastikanbauten und tiefe Schweller. Der Allradantrieb ist zuschaltbar, die 1,6-Liter sind dafür fast zu schwach. Besser: der Zweiliter oder der dem Fünftürer vorbehaltene V6 – nebenbei bemerkt der einzige Vitara mit serienmäßigem ABS (aber auch nur in der Topversion mit Klima).

▸ **Zuverlässigkeit** Wie bei vielen Suzuki ist die Kupplung ein Schwachpunkt, gefolgt vom Getriebe. Undichte Kühlschläuche – auch zerbissen vom Marder – führen oft zu Folgeschäden wegen Wasserverlust wie durchgebrannten Zylinderkopfdichtungen. Allgemein pflegebedürftig: die Elektrik, mit Anlasser, Generator, Batterie und diversen Kabelverbindungen, die schnell oxidieren. Gelegentlich undicht: die Pumpe der Servolenkung. Und ab und zu kann das Lenkschloss klemmen.

Fahrwerk

Auch die Vitara-Familie rostet tüchtig und verliert gern man Öl aus Motor oder Getriebe, versöhnt aber zumindest teilweise mit sehr stabilen Achsen und einer lange Zeit spielfreien Lenkung.

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts ist meistens exakt und verändert sich auch langfristig nur wenig, die Scheinwerfer selbst und auch die Blinker sind ebenfalls sehr haltbar. Problematisch jedoch die rückwärtige Beleuchtung, die stets schlechter als der Durchschnitt liegt.



Erfüllt selbst gehobene Platzbedürfnisse: Grand Vitara Fünftürer

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse liegt an der Vorderachse stets auf durchschnittlichem Niveau oder besser, an der Hinterachse tendenziell schlechter. Gut beurteilt wird die Wirkung der Handbremse, die jedoch teilweise einseitig wirkt. Relativ oft beanstandet: die Bremsleitungen.

Umwelt

Gelegentliche Undichtigkeiten der Kraftstoffanlage nicht ausgeschlossen, der Auspuff verliert ab dem siebten Jahr.

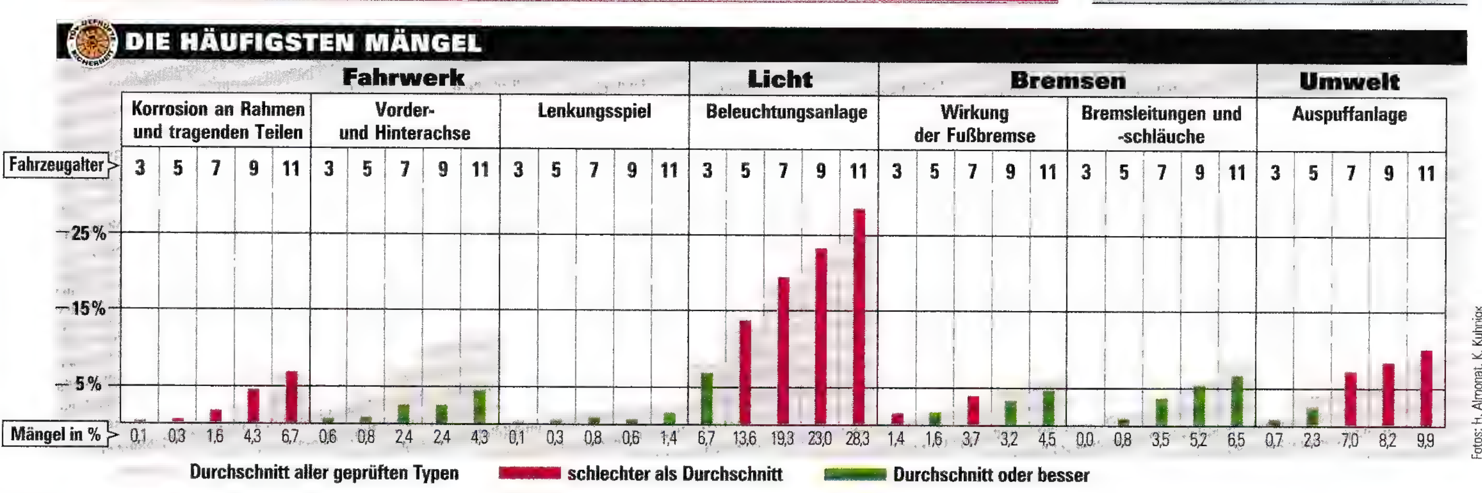
Vitara und Co leisten sich einige Schwächen in den Prüfpositionen Rost, Beleuchtung, Bremsleitungen und Auspuffanlage. Dennoch erhielten sie ab dem fünften Jahr deutlich öfter die TÜV-Plakette auf Anhieb als das Durchschnittsauto.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Gr. Vitara	Ø	Gr. Vitara	Ø	Vitara	Ø	Vitara	Ø	Vitara	Ø
ohne Mängel	71,7	75,8	62,8	60,5	48,2	48,7	42,9	40,0	34,0	32,9
leichte Mängel	22,0	18,6	30,5	28,6	39,7	34,6	44,5	38,0	47,2	40,1
erhebliche Mängel	6,3	5,6	6,7	10,9	12,1	16,7	12,6	22,0	18,8	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: H. Almonat, K. Kuhnigk



TOYOTA YARIS/STARLET

Auto Bild · TÜV-geprüfte Sicherheit

Auch die Kurzwarenabteilung aus dem Hause Toyota begeistert mit Solidität und anspruchsloser Technik

Zuverlässig von klein auf



Toyota Yaris

Bauzeit: 1999 bis heute

Motoren: von 65 (1.0 Eco) bis 106 PS (1.5 TS)

DAT-Preise: von 5500 bis 11 000 Euro

▸ Nutzwert Für einen 3,62 Meter kurzen Winzling bietet der auch fünftürig angebotene Yaris viel Platz, wobei die um 15 Zentimeter verschiebbare Rückbank die Wahl lässt, ob die Knie oder die Koffer hinten mehr Platz benötigen. Der höhere Yaris Verso ist ein günstiger Familientransporter oder Van-Ersatz. Nur die Verarbeitung bis Mitte 2000 fällt für Toyota-Verhältnisse ungewohnt klapprig aus.

▸ Fahrspaß Die kleinen Vierzylinder sind keine Reißer, benötigen viel Drehzahl. Wer gern etwas mehr Durchzugskraft hätte, wird sich schnell mit dem 1,4-Liter-Diesel anfreunden.

▸ Zuverlässigkeit Es gab ein paar Motorschäden im ersten Baujahr, sonst ist die Kupplung die größte Schwachstelle. Im Baujahr 99 gingen auch Getriebe kaputt.



Toyota Starlet (Typ P9)

Bauzeit: 1996 bis 99

Motoren: 75 PS

DAT-Preise: von 3200 bis 6000 Euro

▸ Nutzwert Auch der letzte Starlet bietet ausreichend Platz auf allerdings schmalen und spärlich gepolsterten Sitzen, der Kofferraum fasst knapp genügende 214 Liter. Die Ausstattung ist karg, in den J-Modellen fehlt gar der sonst serienmäßige Beifahrerairbag.

▸ Fahrspaß Einziger Antrieb ist ein 1,3-Liter mit 75 PS, die allerdings wenig kultiviert zu Werke gehen. Auch ihr Durchzugsvermögen ist nur wenig ausgeprägt, genauso wie der Fahrkomfort – schuld ist die wenig talentierte Federung.

▸ Zuverlässigkeit Der Transponder der Wegfahrsperre im Zündschlüssel ist nahezu die einzige Pannenursache, nicht gerechnet die bei Mardern sehr beliebten Zündkabel und Kühlmittelschläuche und die oft verschlissene Kupplung.

Toyota Starlet (Typ P8)

Bauzeit: 1985 bis 96

Motoren: von 54 (1.5 XLD) bis 75 PS (1.3)

DAT-Preise: von 200 bis 3000 Euro

▸ Nutzwert Der erste frontgetriebene Starlet überraschte 85 mit für damalige Zeiten gutem Raumangebot, nur die Qualität der Sitze fiel hinter alte Standards zurück. Vorteil: Auch fünf Türen waren lieferbar – seinerzeit in dieser Klasse nicht alltäglich.

▸ Fahrspaß Vor 19 Jahren gab es noch jede Menge Motoren ohne Kat. Erster mit G-Kat war 1989 der bis 99 gebaute 1,3-Liter, zunächst noch mit 72, später 75 PS. Ein guter Tipp ist auch der robuste 1,5-Liter-Diesel mit 54 PS.

▸ Zuverlässigkeit Durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen, gebrochene Auspuffanlagen und feuchte Verteilerkappen zeigen, dass auch Toyota Qualität erst lernen musste. Bis 87 gab es noch Kontaktzündung, die häufiger Probleme bereitete.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Rost tritt so gut wie nie auf, und auch Ölverlust ist erfreulich selten – selbst bei den alten Recken vom Typ P8. Dafür lohnt bei ihnen ein Blick auf die Aufhängungen der Hinterachse, die schon mal Verschleiß zeigen oder ausschlagen können.

Licht

Die neun- und elfjährigen P8 leiden unter schlechtem Wartungszustand, häufig werden defekte Glühlampen oder korrodierte Reflektoren festgestellt. Nahezu tadellos hingegen die fünf- und siebenjährigen P9, deren Scheinwerfer sogar seltener beanstandet werden als die des neuen Yaris.

Bremsen

Beim Yaris zieht die Handbremse öfter einseitig, die alten P8 bremsen an der Vorderachse nicht immer optimal. Ansonsten können alle drei Modellreihen im Bremsenkapitel überzeugen.

Umwelt

Eitel Sonnenschein: Weder Kraftstoff- noch Auspuffanlagen werden je nennenswert beanstandet.



Hoch hinaus: der Yaris Verso mit größerem Platzangebot

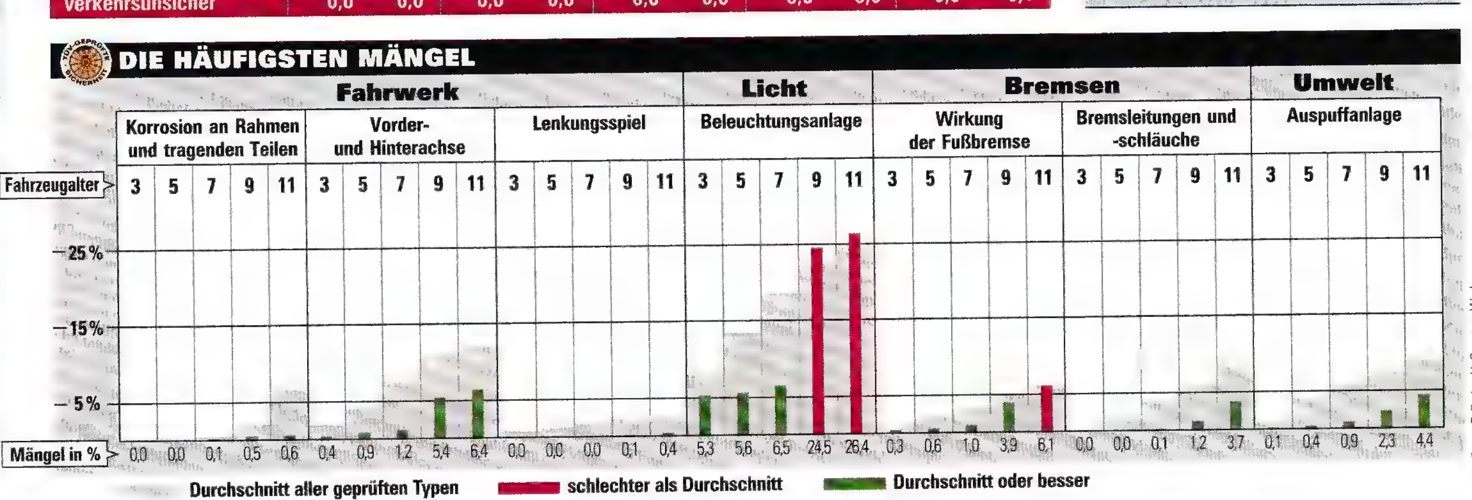
FAZIT Durchweg solide. So attestiert der TÜV in allen geprüften Jahrgängen deutlich weniger erhebliche Mängel als im Schnitt. Sowohl Yaris als auch Starlet sind klare Mängelzwerge. In der Klasse der sechs bis sieben Jahre alten Pkw schneidet der Starlet sogar am besten ab.

MÄNGELEINTEILUNG

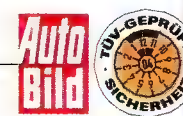
nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Yaris	Ø	Starlet (P9)	Ø	Starlet (P9)	Ø	Starlet (P8)	Ø	Starlet (P8)	Ø
ohne Mängel	84,1	75,8	73,3	60,5	71,5	48,7	48,5	40,0	40,5	32,9
leichte Mängel	13,6	18,6	22,5	28,6	23,6	34,6	40,2	38,0	42,9	40,1
erhebliche Mängel	2,3	5,6	4,2	10,9	4,9	16,7	11,3	22,0	16,6	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: T. Bader, U. Sonntag, Werk



Als Auto ist er höchst durchschnittlich, doch seine Zuverlässigkeit setzt in der Kompaktklasse die Maßstäbe

Der rollt und rollt und...

Toyota Corolla (Typ E11)

Bauzeit: 1997 bis 2001

Motoren: von 72 (2.0 D) bis 110 PS (1.6)

DAT-Preise: von 5500 bis 11 500 Euro

▸ Nutzwert Die Konkurrenz bietet mehr Platz und meist auch die besseren Sitze. Vor allem hinten geht es eng zu im Corolla – das gilt nicht nur für die Rücksitze. Auch das Kofferraumvolumen bleibt hinter anderen Kompakten zurück, trotz fast schon unhandlicher Außenmaße. Beinahe kleinwagenhaft: die 281 Liter Gepäckraum im Dreitürer Compact. Der Fünftürer fasst immerhin 370 Liter, der Kombi hingegen nur magere 308, sofern nicht bis unters Dach gestapelt werden soll.

▸ Fahrspaß Der Diesel mit 72 PS ist recht lethargisch, erst 2000 gab es einen modernen Direkteinspritzer. Das ist bedauerlich, denn die durchzugsschwachen Benzinmotoren tragen nur wenig zum Fahrspaß bei. Wenigstens ist die Straßenlage recht gut – kein Wunder bei der straffen Fahrwerkabstimmung.

▸ Zuverlässigkeit Selbst der Meister aller Klassen ist nicht frei von Mängeln: Der Ölverbrauch steigt im Alter stark an, auch durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen kommen vor. Dauerärgernis sind rutschende oder verschlissene Kupplungen speziell beim 1,4-Liter, und bei Serienanlauf gab es Probleme mit schnell durchgerubbelten Sitzbezügen.



Toyota Corolla (Typ E10)

Bauzeit: 1992 bis 97

Motoren: von 72 (2.0 D) bis 114 PS (1.6)

DAT-Preise: von 1000 bis 5000 Euro

▸ Nutzwert Die ältere Corolla-Generation bietet zwar nicht mehr Platz, aber den luftigeren Raumeindruck. Auch werden alle möglichen Karosserieversionen wie Drei-, Vier- und Fünftürer sowie Kombi geboten. Gut für die Sicherheit: Ab Juli 95 gab es Fahrer- und Beifahrerairbag serienmäßig.

▸ Fahrspaß Das untere Ende der Leistungsskala markiert der Zweiliter-Diesel mit 72 PS, der zwar recht durchzugsstark, aber sonst eher geruhsam agiert. Nur wenig mehr (75 PS) leistet der 1,4-l-Benziner, der dafür mit dem Drehmoment geizt. Auch seine stärkere Ausführung mit 88 PS macht klar, dass sich Hubraum nicht so leicht durch Ventile ersetzen lässt. Und so braucht es für halbwegs souveräne Fortbewegung schon den 1,6-Liter mit 105 oder 114 PS. Recht selten: Die Allradversion Corolla Tercel 4x4, die es nur als Kombi gab – das ideale Gefährt für den Wildhüter und seinen Hund.

▸ Zuverlässigkeit Die mittlerweile leicht betagten Corolla der Baureihe E10 kranken an defekten Zylinderkopfdichtungen und verschlissenen Kupplungen, auch treten inzwischen vermehrt oxidierte Kabelstecker auf. An den Dieselmotoren ärgerten Probleme mit undichten Wasserpumpen und infolgedessen auch Überhitzungserscheinungen.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Erst ab dem neunten Jahr lohnt es, nach Rost Ausschau zu halten. Dann läuft auch die Hinterachse langsam aus der Spur, beginnen die Antriebswellen zu klackern. Unglaublich solide: die Lenkung.

Licht

Vorbildlich niedrige Beanstandungsquoten in fast allen Einzeldisziplinen – nur die Rückleuchten der Elfjährigen werden etwas öfter als durchschnittlich bemängelt. Das Abblendlicht ist meist optimal eingestellt.



Draußen größer als drinnen: Corolla Kombi mit kleinem Kofferraum

Bremsen

Recht hoher Bremsscheibenverschleiß beim Typ E11. Die Wirkung der Fußbremse an der Vorderachse wird beim Typ E10 öfter als beim Durchschnitt gerügt. Bei beiden Modellen sind Handbremse und die Bremsschläuche solide.

Umwelt

Die Auspuffanlage wird so selten bemängelt, als sei sie kein Verschleißteil, sondern für die Ewigkeit gebaut. Gelegentlich undichte Spritleitungen.

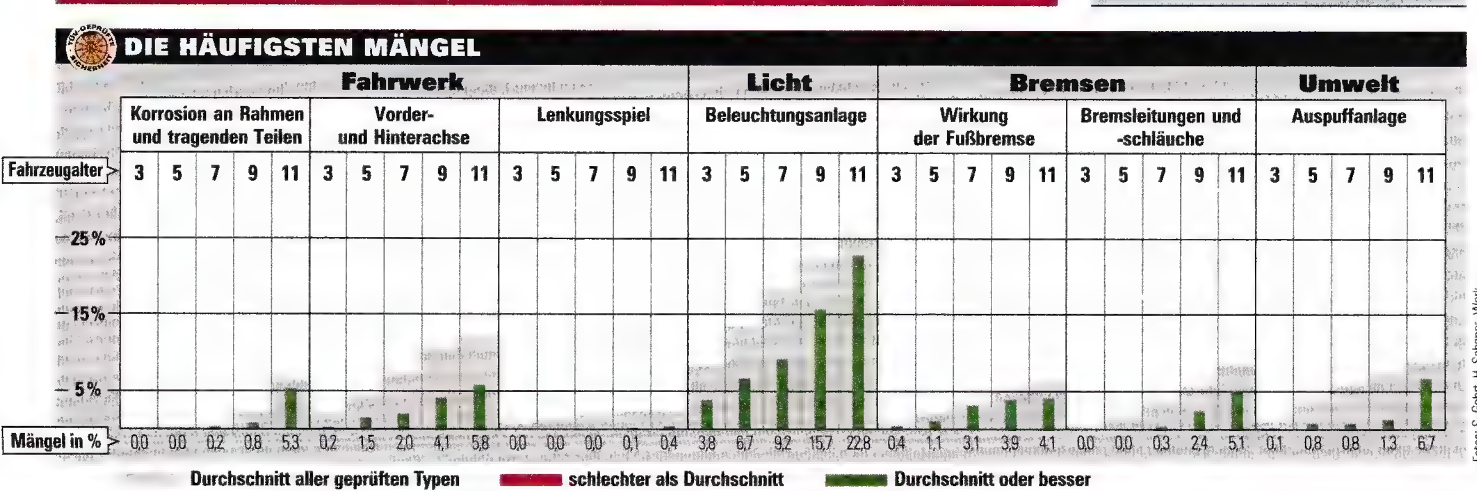
FAZIT Die Statistik spricht Bände: Corolla absolvieren die HU deutlich öfter ohne Mängel als andere Fahrzeuge, kein einziger roter Balken ziert die Grafik unten. Lediglich die Bremse vorn wird im Alter öfter beanstandet. Die Bremse an der Vorderachse ist etwas zu schwach ausgelegt.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Corolla (E11)	Ø	Corolla (E11)	Ø	Corolla (E10)	Ø	Corolla (E10)	Ø	Corolla (E10)	Ø
ohne Mängel	84,1	75,8	73,9	60,5	65,6	48,7	54,5	40,0	42,1	32,9
leichte Mängel	13,3	18,6	21,3	28,6	26,7	34,6	34,8	38,0	41,8	40,1
erhebliche Mängel	2,6	5,6	4,8	10,9	7,7	16,7	10,7	22,0	16,1	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Gehrt, H. Schaper, Werk



TOYOTA AVENSIS/CARINA



Während Carina und Co gepflegte Langeweile verbreiten, läuft der Avensis auch optisch zu erstaunlicher Form auf

Die unkaputtbaren drei



Toyota Avensis

Bauzeit: 1998 bis 2003

Motoren: von 90 (2.0 TD) bis 150 PS (2.0)

DAT-Preise: von 7500 bis 15 500 Euro



Toyota Carina (Typ T19)

Bauzeit: 1992 bis 98

Motoren: von 83 (2.0 TD) bis 175 PS (2.0)

DAT-Preise: von 2000 bis 7500 Euro



Toyota Carina (Typ T17)

Bauzeit: 1984 bis 92

Motoren: von 69 (2.0 D) bis 121 PS (2.0)

DAT-Preise: bis 1500 Euro

▸ **Nutzwert** Der Avensis bietet dank üppiger Außenmaße auch drinnen genügend Platz für Passagiere und Gepäck. Serienmäßig immer dabei: ABS und vier Airbags, ab dem Facelift Ende 2000 auch seitliche Kopfairbags.

▸ **Fahrspaß** Mit dem Avensis zog bei Toyota die technische Neuzeit ein, erkennbar auch an dem Ende 99 eingeführten modernen Direkteinspritzer-Diesel. Doch auch die Benziner laufen passabel.

▸ **Zuverlässigkeit** Der Marder setzt auch diesem Toyota zu, dazu kommen Probleme mit dem Zweimassenschwungrad (Diesel und 2,0-l-Benziner) und der Kupplung. Gelegentlich sind Türdichtungen defekt, auch die Sitze gelten als wenig haltbar – was für Unterbau und Bezüge gleichermaßen gilt.

▸ **Nutzwert** Auch der Carina bietet für jeden Geschmack das richtige Heck, drinnen jedoch verbreitet japanisches Einheitsgrau die Stimmung eines trüben Novembertags. Immerhin sind die Sitze recht gut, das Platzangebot stimmt, und ab 94 ist ein Fahrerairbag, ab 96 auch der Beifahrerbag an Bord.

▸ **Fahrspaß** Fast schon legendär: der sparsame 1,6-l-Magermixmotor. Mehr Feuer unterm Dach macht der 175 PS starke GTi, auch wenn der typische Carina-Fahrer eher 99 PS nimmt.

▸ **Zuverlässigkeit** Störungen sind selten, aber nicht ausgeschlossen. Lambdasonde, Wegfahrsperre und das Batteriehauptkabel sind die wichtigsten Pannenkandidaten, auch Probleme mit Überhitzung und angeknabberten Kabeln treten immer wieder auf.

▸ **Nutzwert** Gemessen an den Ansprüchen seiner Zeit, bietet der Carina II genügend Platz, auch sein Kofferraum lässt kaum ein Gepäckstück im Regen stehen. Nicht sonderlich umfangreich ist die Sicherheitsausstattung, selbst ABS musste fast immer als Extra geordert werden.

▸ **Fahrspaß** Die Carina-Diesel sind nur für unentwegte Selbstzünder-Fans geeignet, die 1,6-l-Benziner sind meist die bessere Wahl. Vor allem in der damals topaktuellen Magermix-Ausführung, die mit recht niedrigem Verbrauch glänzt.

▸ **Zuverlässigkeit** Relativ oft treten inzwischen durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen auf, auch schlappe Batterien sind keine Seltenheit, und bei den Motoren mit Zahnriemen sollte dieses Teil öfter überprüft werden.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Avensis	Ø	Avensis	Ø	Carina (T19)	Ø	Carina (T19)	Ø	Carina (T17)	Ø
ohne Mängel	84,4	75,8	77,5	60,5	61,4	48,7	54,0	40,0	45,9	32,9
leichte Mängel	12,7	18,6	18,5	28,6	30,6	34,6	34,6	38,0	40,3	40,1
erhebliche Mängel	2,9	5,6	4,0	10,9	8,0	16,7	11,4	22,0	13,8	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Fahrwerk

Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen – Mängel in %	0,0	0,0	0,0	0,2	1,1
Vorder- und Hinterachse – Mängel in %	0,2	1,0	5,2	5,1	6,3
Lenkungsspiel – Mängel in %	0,1	0,4	0,9	0,3	0,2

Licht

Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Beleuchtungsanlage – Mängel in %	4,6	8,3	16,9	18,3	21,5

Bremsen

Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Wirkung der Fußbremse – Mängel in %	0,6	1,0	2,1	3,4	3,2
Bremsleitungen und -schläuche – Mängel in %	0,0	0,0	1,6	4,2	5,6

Umwelt

Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Auspuffanlage – Mängel in %	0,1	0,3	2,5	2,2	5,9

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Der Avensis lässt sich hier gar nichts am Zeug flicken, einzig die Hinterachsen der Carina zeigen mitunter zu viel Verschleiß. Beeindruckend der sehr geringe Ölverlust über alle Jahrgänge und die stabile Lenkung.

Licht

Auch hier überwiegend vorbildliches Abschneiden, wobei an den Carina schon mal die Scheinwerfer-Reflektoren gammeln können.

Bremsen

Würde nicht beim Avensis gelegentlich die Handbremse schief ziehen – das Ergebnis wäre zu gut, um wahr zu sein. Vor allem die Bremsscheiben verschleißen so gut wie gar nicht. Auch die Carina bremsen sehr zuverlässig, geben allerdings mit korrodierten Bremsleitungen Grund zur Sorge.

Umwelt

Kraftstoff- und Auspuffanlage des Avensis sind über jeden Zweifel erhaben, beim Carina kann beides in Ausnahmefällen – viel seltener als beim Durchschnitt – schon mal undicht werden.



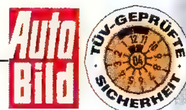
Praktischer Carina: der Kombi als zuverlässiger Familientransporter

Fazit

Sowohl der Carina als auch der Avensis sind echte Mängelzwerge. So musste der TÜV in allen fünf geprüften Jahrgängen nur halb so oft die Plakette verwehren wie beim Durchschnittsauto. Einziger echter Schwachpunkt: die Bremsleitungen beim Carina.

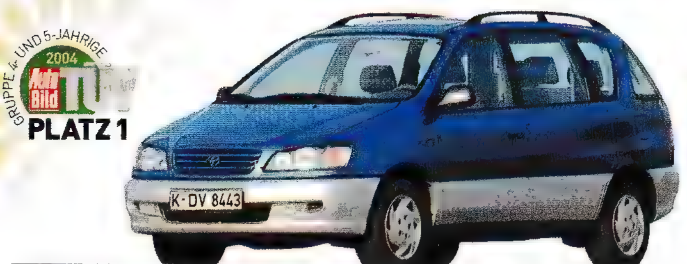
Fotos: K. Kuhnigk, U. Sonntag

TOYOTA PICNIC



Der Toyota Picnic ist stabil und zuverlässig, aber für eine Großraumlimousine fehlt es ihm an Platz und Variabilität

Kaum Platz fürs Körbchen



Toyota Picnic

Bauzeit: **1996 bis 2003**

Motoren: **von 90 (2.2 TD) bis 128 PS (2.0)**

DAT-Preise: **von 7500 bis 16 500 Euro**

Stattlich: Der Picnic ist 4,53 m lang – bietet für diese Länge nur wenig Platz. Vor allem der Kofferraum enttäuscht

▸ **Nutzwert** Mit dem Toyota Picnic können zwar bis zu sieben Personen zum Picknick fahren, müssen dann aber leider Diät halten – ein Picknick-Korb passt nicht in den schmalen Gepäckschlitz hinter den Notsitzen in Reihe drei. Über deren Sinn lässt sich ohnehin streiten, denn sie taugen allenfalls für Kinder, und die müssen schon recht gelenkig sein, um sich umständlich an der mittleren Reihe vorbei dort einzufädeln. Also bleiben die Sitze besser gleich zu Hause, dann vergrößert sich auch der Kofferraum auf reisetaugliche Maße. Klagen könnten dann nur noch von der Mittelbank kommen, denn die bietet ebenfalls nicht gerade besonderen Komfort. Vorn hingegen lässt es sich gut aushalten, die Sitze sind groß und komfortabel, um die Sicherheit kümmern sich vier Airbags sowie serienmäßiges ABS für alle Versionen.

▸ **Fahrspaß** Die Motorenpalette ist übersichtlich, am häufigsten ist ein Zweiliter-Benziner anzutreffen. Der leistete zunächst 128, ab 2001 dann 122 PS und stellt unterm Strich die befriedigendste Motorisierung dar. Schon weil er etwas kultivierter läuft und kaum mehr verbraucht als die einzige Alternative, ein 2,2-Liter-Turbodiesel. Der ist noch vom alten Schlag, also kein moderner Direkteinspritzer, startet erst nach einer Diesel-Gedenkminute. Seine bescheidene Dynamik überfordert das straffe Fahrwerk keineswegs. Wobei straff keineswegs agil bedeutet, im Gegenteil: Der Picnic zeigt in Kurven deutliche Seitenneigung, die Lenkung ist indirekt und der Federungskomfort bescheiden.



Angenehm arrangiert: Die Vordersitze sind bequem, die Verarbeitung sehr gut

▸ **Zuverlässigkeit** Schwerwiegende Probleme tauchen nicht auf, aber vernachlässigte Zahnriemen bewirken auch in einem Toyota einen Motorschaden. Sehr oft beißt der Marder an Zündkabeln und Wasserschläuchen zu, die Elektrik wird von durchgebrannten Sicherungen und defekten Relais heimgesucht. Und im Baujahr 98 gab es eine Serie klemmender Lenkschlösser.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Keine typischen Schwächen, nur bei jedem tausendsten der fünfjährigen Picnic wird Rost entdeckt. Beeindruckend die sehr stabile Lenkung und der geringe Ölverlust des Antriebsstrangs.

Licht

Die Mängelquote der Scheinwerfer übersteigt leicht den Durchschnittswert. Rückleuchten, Einstellung des Abblendlichts sowie Blinker und Warneinrichtungen schneiden jedoch deutlich besser ab.



Hart am Wind: Die Schräglage in schnellen Kurven ist beträchtlich

Bremsen

Die Wirkung der Fuß- und Handbremse, Bremsscheiben und Bremskraftregelung ist immer besser oder gleich dem Durchschnittswert. Absolut null Beanstandungen an Bremsleitungen und -schläuchen.

Umwelt

Gelegentlich Undichtigkeiten der Kraftstoffanlage bei den Fünfjährigen, doch die Auspuffanlagen sind deutlich besser als der Durchschnitt der getesteten Fahrzeuge.

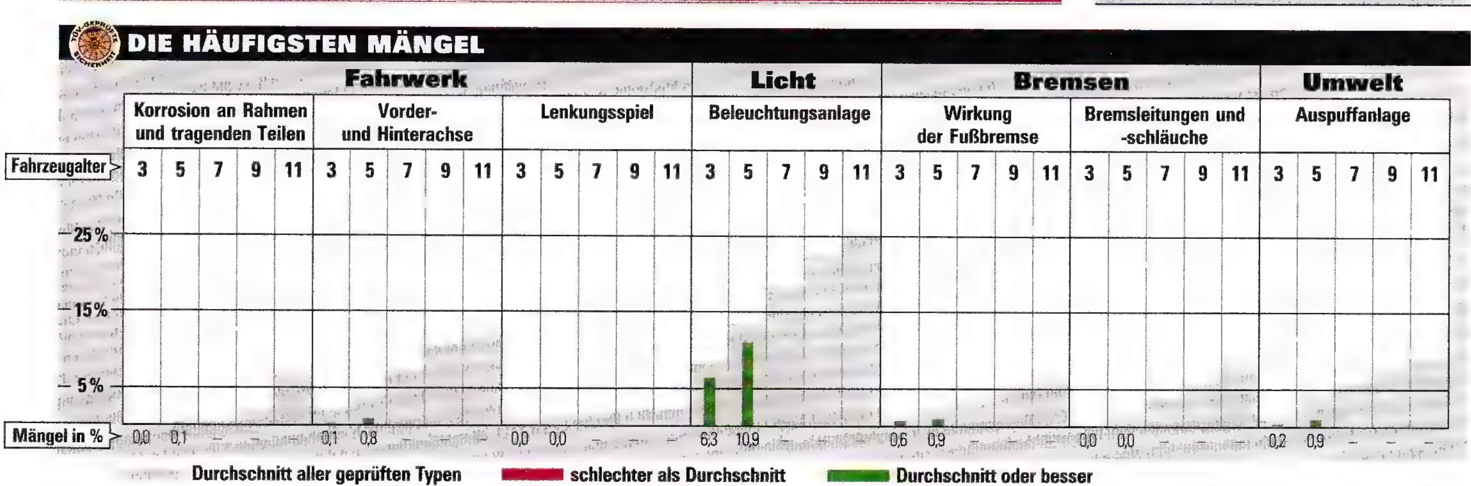
FAZIT Es ist also doch möglich, Großraumlimousinen zu bauen, die ohne Probleme durch den TÜV kommen – Toyota zeigt's. Platz 1 bei den Vier- bis Fünfjährigen. Einziger echter Schwachpunkt des Picnic: An jedem zwanzigsten der Fünfjährigen werden die Scheinwerfer beanstandet.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Picnic	Ø	Picnic	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	82,1	75,8	71,5	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	15,3	18,6	24,6	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	2,6	5,6	3,9	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Gehrt, K. Kuhnigk

TOYOTA RAV4



DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Kein Rost, kaum Ölverlust, sehr stabile Lenkung und Antriebswellen – einzig die Aufhängung der Hinterräder wird gelegentlich beanstandet. Die Vorderachse erweist sich als robust.

Licht

Unterm Strich liegt die ganze Beleuchtungsanlage im grünen Bereich, aber die Scheinwerfer und die Rückleuchten zeigen nach dem fünften Jahr doch eine ansteigende Mängelquote, die ab dem siebten Jahr auch mal den Durchschnittswert überschreitet.



Warum heißt er nicht RAV5 – der sinnvoller nutzbare Fünftürer?

Bremsen

Der Verschleiß der Bremsscheiben fällt für einen Geländewagen sehr gering aus, auch wird die Wirkung der Fußbremse des RAV4 positiv beurteilt. Weiterhin überzeugend im Bremsenkapitel: Handbremse, Bremsleitungen und -schläuche.

Umwelt

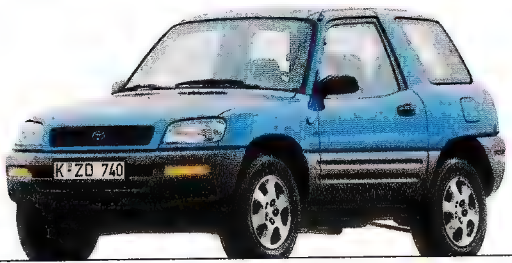
Gelegentliche Undichtigkeiten der Kraftstoffanlage sind nicht ausgeschlossen, die Auspuffanlagen jedoch sind weit besser als der Durchschnitt.

FAZIT

Auch der RAV4 meistert den TÜV in der Regel ohne Probleme. Selbst nach sieben Jahren weisen nur 5,9 % der RAV4 erhebliche Mängel auf. Ein Auge sollten Kaufinteressenten auf Rückleuchten sowie die oft beanspruchte Hinterachse werfen.

Auch der RAV4 war ein Trendsetter – eines der ersten Fahrzeuge, die nur so aussehen wie Geländewagen

Der Stadt-Allradler



Toyota RAV4

Bauzeit: 1994 bis heute

Motoren: von 115 (D-4D) bis 150 PS (2.0)

DAT-Preise: von 4500 bis 21 500 Euro

Urfassung: Die ersten Dreitürer von 94 sahen so aus, wurden bereits mit serienmäßigem Fahrerairbag ausgeliefert

▸ **Nutzwert** Für den RAV4 prägte Toyota vor zehn Jahren den Begriff des Funcruisers. Das hört sich wenig seriös an, wird aber der Natur dieses höher gelegten Kompaktwagens mit Allradantrieb gerecht. So ist der Dreitürer eigentlich nur von zwei Personen nutzbar, weil die Rücksitze ohnehin ständig zu Gunsten des sonst winzigen Kofferraums umgeklappt sind. Brauchbarer ist der Fünftürer, der in etwa das Platzangebot eines kompakten Kombis mitbringt. Doch Fahrspaß-König in der RAV4-Familie ist das Cabrio – auch wenn es den Himmel nur ausschnittsweise zeigt, und das auch erst nach langer, fummeliger Verdecköffnung.

▸ **Fahrspaß** Der RAV4 verfügt über permanenten Allradantrieb und ist konsequent für das Vergnügen auf Asphalt ausgelegt. Eine Differenzialsperre für die Hinterachse gab es nur gegen Aufpreis und für das aktuelle Modell überhaupt nicht mehr. Die Getriebereduktion für kupplungsschonendes Fahren im schwierigen Gelände fehlt ganz. Immerhin war Toyota so konsequent, beim Nachfolger ab 2000 auch eine reine Frontantriebsversion anzubieten, die jedoch wenig gekauft wird. Das kommt auch den drehfreudigen Benzinern mit 1,8 oder 2,0 Liter Hubraum entgegen, die untenrum schwach wirken, aber auf der Autobahn erstaunlich rennen. Der 2001 eingeführte Diesel zieht da kräftiger, ist allerdings recht selten zu bekommen und dann meistens teuer.



Relikt aus den Achtzigern: Schieberegler waren schon 1994 aus der Mode

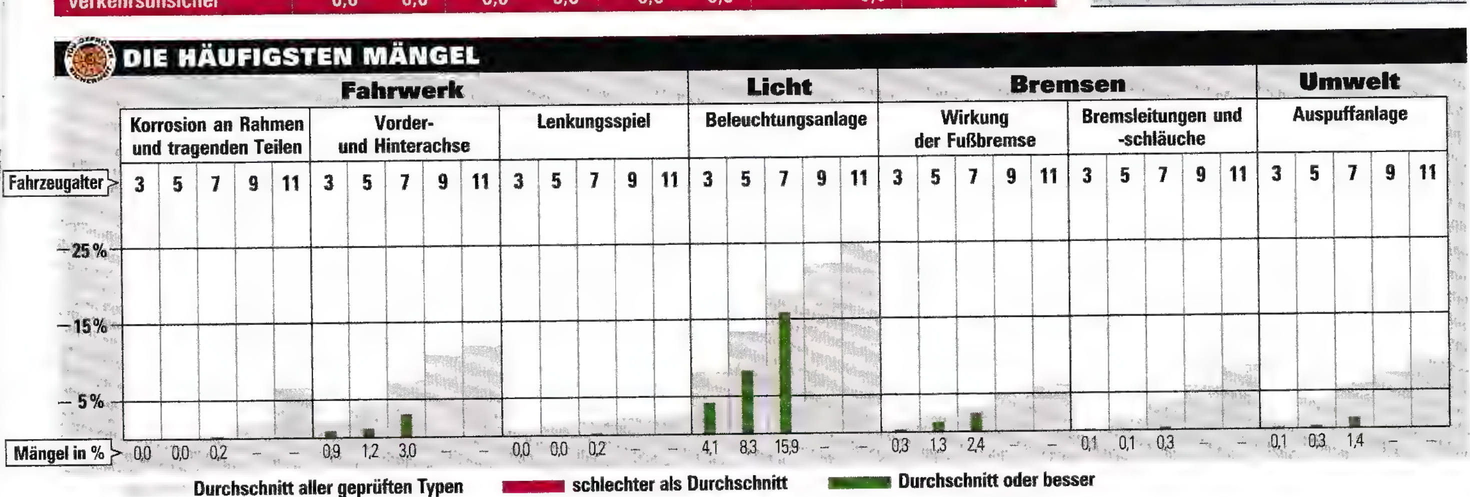
▸ **Zuverlässigkeit** Der teuerste Schwachpunkt ist das Getriebe, das in den Anfangsbaujahren schon mal den Geist aufgibt. Auch der Zahnriemen kommt als potenzieller Übeltäter in Betracht. Doch häufiger treten Störungen der Wegfahrsperre und Marderbisse an den Zündkabeln auf. Relativ kurzlebig sind die Stoßdämpfer, und auch bei einem Pseudo-Offroader wie dem RAV4 sollte man vor dem Kauf den Unterboden nach Aufsetzspuren durch unsachgemäßen Geländeeinsatz absuchen.

MÄNGELEINTEILUNG

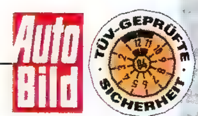
nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	RAV4	Ø	RAV4	Ø	RAV4	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	84,4	75,8	75,9	60,5	63,3	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	13,1	18,6	19,3	28,6	30,8	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	2,5	5,6	4,8	10,9	5,9	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kunnigk, A. Lindlahr, U. Sonntag



Weder die aktuellen 40er noch die alten 400er werden dem Volvo-Image vom unzerstörbaren Schweden gerecht

Von wegen Schwedenstahl



Volvo S40/Volvo V40

Bauzeit: **1996 bis 2004**

Motoren: **von 90 (1.9 TD) bis 200 PS (T4)**

DAT-Preise: **von 5250 bis 21 000 Euro**

▸ **Nutzwert** Theoretisch gibt es auch einen S40 – S wie Stufenheck. Aber 90 Prozent der kleinen Volvo tragen ein Kombi-Hinterteil und heißen V40. Wobei das V zumindest nicht für viel Platz steht, denn das Raumangebot ist insgesamt eher eingeschränkt und der Zustieg in den Fond wegen der schmalen Türen beengt.

▸ **Fahrspaß** Der Motoren-Dschungel ist schier undurchdringlich. Wer wenig Lust auf Stress hat, vergisst am besten die Turbo-Benziner – alles bis 136 PS ist deutlich zuverlässiger. Auch die Dieselaggregate aus der Partnerschaft mit Renault, die es allerdings erst seit 1999 als moderne Direkteinspritzer gibt.

▸ **Zuverlässigkeit** Mau. Zahlreiche Motorschäden wegen gerissener Zahnriemen, auch bei den Dieseln. Dazu Überhitzungserscheinungen wie durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen, besonders bei den Turbo-Benzinern. Außerdem versagen die Kraftstoffpumpen, und die Gewinde der Ölablass-Schrauben scheinen wenig belastbar zu sein. Startprobleme verursachen defekte Wegfahrsperren, mitunter ist auch wegen einer kaputten Lichtmaschine schlicht die Batterie leer. Teuer und nervig: undichte Klimaanlage und lauter Klimakompressor in den Baujahren 97 und 98.



Volvo 440/Volvo 460

Bauzeit: **1988 bis 96**

Motoren: **von 82 (1.6i) bis 120 PS (Turbo)**

DAT-Preise: **bis 3700 Euro**

▸ **Nutzwert** Die 400er-Volvo basieren noch auf dem vom holländischen Hersteller DAF adoptierten 343 der späten Siebziger – entsprechend eng geht es drinnen zu. 440 steht übrigens für Fließheck mit großer Klappe, der 460 hat Stufenheck und mehr Kofferraumvolumen, aber die kleine Klappe. Recht bequem sind die Sitze, und die Verarbeitungsqualität zeigt, dass früher weniger gespart werden musste.

▸ **Fahrspaß** Modernstes Triebwerk ist der Turbodiesel, der 440 oder 460 durchzugsstark und sparsam antreibt. Die Benziner halten da nicht mit, wirken zugeschnürt und reagieren apathisch auf Bewegungen des Gaspedals. Abgesehen vom Turbo, der fast schon Liebhaberstatus genießt – aber keine Empfehlung für den Alltagsgebrauch ist.

▸ **Zuverlässigkeit** Auch für den alten Holländer gilt: Wer auf Stress herzlich gern verzichten kann und auch nicht bevorzugt Zylinderkopfdichtungen wechselt, lässt die Finger von den Turbos. Beim Diesel heißt es: Acht geben auf den Zahnriemen und bei allen Modellen auf korrodierte Kabelstecker und dazugehörige Kontaktstörungen. Auch die Lichtmaschinen machen schon mal schlapp. Beim Diesel kann das Getriebe Ärger bereiten.

Das TÜV-Urteil

Fahrwerk

Bei V/S40 verdirbt die verschleißanfällige Vorderachse der Fünfjährigen die Note, jüngere Fahrzeuge sind deutlich besser – abgesehen vom Ölverlust. Damit haben auch 440 und Co extreme Probleme, außerdem mit Spiel in der Lenkung und defekten Achsen.

Licht

Die Scheinwerfer machen beiden zu schaffen, 440 und 460 jedoch extrem. Überdurchschnittlich oft werden in beiden Modellgenerationen die Warneinrichtungen beanstandet.



Für die Kombi-Nation: Der V40 hält mit 90 Prozent den Löwenanteil

Bremsen

Für eine sicherheitsbewusste Marke wie Volvo wird die Fußbremse vorn bei beiden etwas zu oft gerügt. 440/460 haben Probleme mit der Handbremse und der Bremswirkung an der Hinterachse. Der S40/V40 absolviert die Bremsprüfungen ansonsten gut.

Umwelt

S/V40 haben sehr solide Auspuffanlagen, für 440/460 gilt eher das Gegenteil. Bei beiden okay: die Dichtigkeit des Kraftstoffsystems.

Fazit

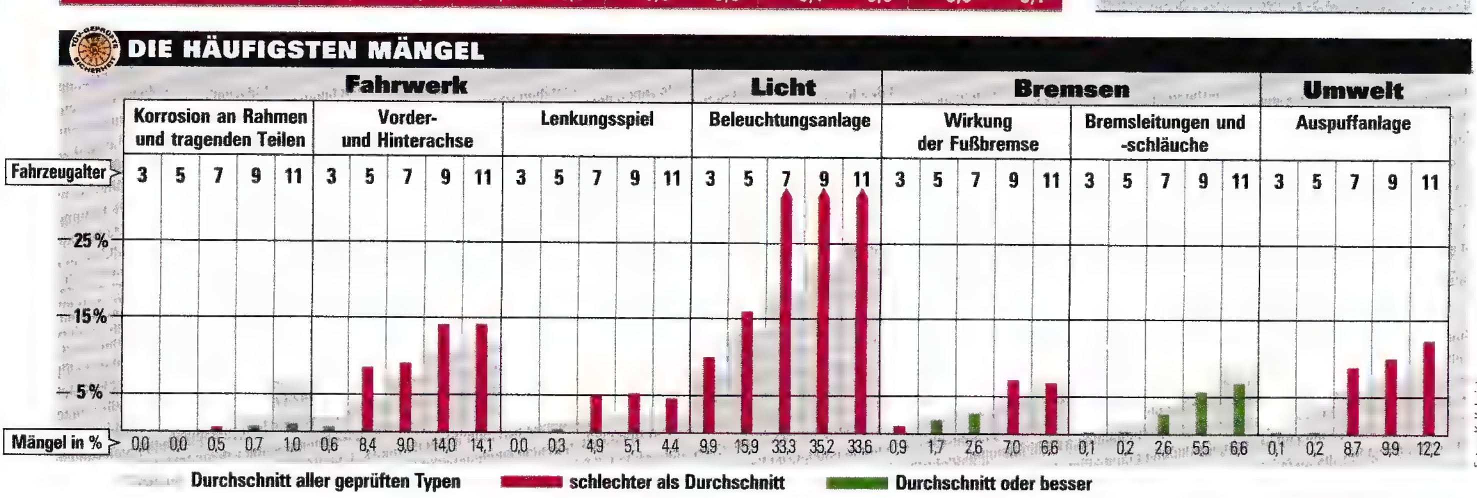
Bis auf die Dreijährigen finden sich in allen Jahrgängen mehr erhebliche Mängel als im Schnitt. Die Beleuchtung ist für eine nordische Marke ein Desaster, Ölverlust in solchem Umfang indiskutabel. Nicht zu vergessen: zu viel Lenkspiel und Vorderachsverschleiß beim 440/460.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	S40/V40	Ø	S40/V40	Ø	440/460	Ø	440/460	Ø	440/460	Ø
ohne Mängel	74,4	75,8	55,6	60,5	37,6	48,7	28,9	40,0	28,7	32,9
leichte Mängel	21,6	18,6	32,0	28,6	41,2	34,6	38,0	38,0	43,3	40,1
erhebliche Mängel	4,0	5,6	12,4	10,9	21,2	16,7	33,0	22,0	28,0	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1

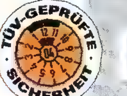
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk

VOLVO **VOLVO S70–V70/850**





Alter Schwede!, möchte man anerkennend rufen – der Volvo 850 und seine Nachfolger sind seit 13 Jahren ein Dauerbrenner

Ein Typ mit glatten Kanten



Volvo V70 (ab Modell 2000)

Bauzeit: 2000 bis heute

Motoren: von 130 (2.4 D) bis 300 PS (R)

DAT-Preise: von 16 500 bis 29 500 Euro



Volvo S70/Volvo V70

Bauzeit: 1996 bis 2000

Motoren: von 126 (2.0) bis 256 PS (R)

DAT-Preise: von 7000 bis 17 500 Euro



Volvo 850

Bauzeit: 1991 bis 96

Motoren: von 126 (2.0-10V) bis 250 PS (R)

DAT-Preise: von 2000 bis 13 000 Euro

▸ **Nutzwert** Im Jahr 2000 machte Volvo einen Schnitt, stellte das ungeliebte Stufenheckmodell ein. Am üppigen Raumangebot des Kombis wurde nichts verändert, das Sicherheitsniveau profitierte von serienmäßigen Kopfairbags.

▸ **Fahrspaß** Unter der Motorhaube sitzen ausschließlich quer eingebaute Fünfzylinder-Reihenmotoren. Je stärker, desto härter das Fahrwerk.

▸ **Zuverlässigkeit** Auch die aktuellen V70 sind keineswegs so verlässlich, wie es das Markenimage suggeriert. Elektronik- und Generatordefekte nehmen zu, auch die Klimaautomatik führt bisweilen ein Eigenleben. Vereinzelt fallen die Automatikgetriebe aus, und die Kupplung der geschalteten Versionen gilt ebenfalls als recht verschleißträchtig.

▸ **Nutzwert** Die abgerundeten Ecken änderten nichts an den grundsätzlichen Karosserieabmessungen, allerdings wurde die Serienausstattung aufgewertet – beispielsweise um vier elektrische Fensterheber.

▸ **Fahrspaß** Der Diesel – von Audi – läuft rau und laut, mehr Komfort bieten die Benziner. Die Fahrwerkabstimmung schwankt zwischen komfortabel beim Zweiliter bis markerschütternd bei den sehr sportlichen R-Modellen.

▸ **Zuverlässigkeit** Die elektrischen Fensterheber (siehe oben) gehen oft kaputt, ebenso die Leerlaufstabilisierung der Benziner. Zahlreiche Probleme mit Kupplung und ihrer Hydraulik, Türdichtungen, Schlössern und Getriebe. Ein Rückruf 99 betraf Fehlauslösungen des Beifahrerairbags.

▸ **Nutzwert** Mit dem 850 begann Volvo eine Sicherheitsoffensive, so gab es schon 94 serienmäßige Sidebags. Die Ausstattung ab Werk war eher mager, die Aufpreisliste lang, aber die Verarbeitung recht gut.

▸ **Fahrspaß** Vom Reisenden bis zum Raser werden alle bedient, Letztere mit bis zu 250 PS. Ein guter Kompromiss: Benziner um 140 PS oder der gleich starke TDI, der mit Enthaltsamkeit für seinen rauen Lauf entschädigt.

▸ **Zuverlässigkeit** Die Pannenliste ist lang: undichte Öleinfülldeckel, reißende Zahnriemen, abgebrochene Lambdasonde, Wasserverlust und infolgedessen Überhitzungen wie durchgebrannte Zylinderkopfdichtungen. Bei den ersten Modellen reißen oft die Windschutzscheiben.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	V70	Ø	S70/V70	Ø	850	Ø	850	Ø	850	Ø
ohne Mängel	75,6	75,8	57,9	60,5	54,0	48,7	48,2	40,0	45,4	32,9
leichte Mängel	18,0	18,6	32,7	28,6	32,5	34,6	34,2	38,0	34,4	40,1
erhebliche Mängel	6,4	5,6	9,4	10,9	13,5	16,7	17,6	22,0	20,1	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	4,5	3,9	8,7	12,2	9,7
Fahrwerk	Lenkungsspiel	1,3	4,8	0,9	1,4	2,3
Licht	Beleuchtungsanlage	9,3	20,4	18,9	22,2	23,3
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,5	1,3	2,7	3,7	4,6
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,4	1,5	1,9	3,4
Umwelt	Auspuffanlage	0,2	0,3	0,9	2,2	2,9

Mängel in %. Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Rost ist unüblich, Ölverlust selten – aber die Vorderachse offenbart ein massives Problem. Auch an der Lenkung, die bei drei- und fünfjährigen V70 öfter beanstandet wird als an älteren 850. Beim neuen V70 bereitet auch die Hinterachse Probleme.

Licht

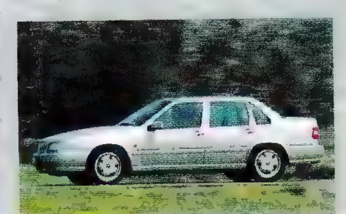
Schwachstelle sind die Scheinwerfer, die erheblich öfter als beim Durchschnitt bemängelt werden müssen. Die Quote der Rückleuchten dagegen pendelt um den Durchschnittswert, aber die Blinker der Fünfjährigen zeigen einen Ausreißer nach oben – zum Schlechten.

Bremsen

Der Verschleiß an Bremsscheiben liegt beim 850 hoch. Die Bremswirkung ist etwas besser als der Durchschnitt. Meistens tadellos: Handbremse sowie Bremsleitungen und -schläuche.

Umwelt

An der Kraftstoffanlage gibt es nicht viel auszusetzen, auch ist der Auspuff in allen Jahrgängen über jeden Zweifel erhaben.



Verkannte Größe: Die Stufenheck-Volvo sind ein Tipp, weil viel billiger

FAZIT Im Kern gehören 850 und Nachfolger zu den ganz soliden Fahrzeugen. Das wird aber erst im Alter deutlich, ab dem siebten Jahr ist der 850 wesentlich besser als der Durchschnitt. Nicht zu einem Premium-Produkt passen hingegen die ausgeleierten Vorderachsen.

Fotos: K. Kuhnigk, U. Sonntag, Werk





Für viele ist der 960 der letzte echte Volvo. Doch im S80 hat er zumindest einen würdigen Nachfolger gefunden

Schwedische Schränke

Volvo S80

Bauzeit: 1998 bis heute

Motoren: von 130 (2.4 D) bis 272 PS (T6)

DAT-Preise: von 13 500 bis 29 000 Euro

▸ **Nutzwert** Sein größter Nachteil: Er ist nicht als Kombi erhältlich. Doch wer nicht auf große Klappe steht, erhält eine geräumige Reiselimousine mit bequemen Sitzen und viel Bewegungsfreiheit auf allen Plätzen. Etwas knapp: 440 Liter Kofferraum. Umfassend: das Sicherheitspaket mit sechs Airbags und Anti-Schleudertrauma-System WHIPS.

▸ **Fahrspaß** Enttäuschend: der Federungskomfort. Auch der S80 rollt holprig ab und wirkt trotz seiner recht präzisen Lenkung bei höherem Tempo schwammig – das können andere Fronttriebler besser. Ein Novum ist der quer eingebaute, laufruhige Reihensechszylinder, den es mit und ohne Turboaufladung gibt. Aber auch die diversen Fünfzylinder verdienen eine Empfehlung – einschließlich der Diesel, von denen der ältere von Audi stammt und dank guter Dämmung im S80 recht kultiviert wirkt.

▸ **Zuverlässigkeit** Die allgegenwärtigen Elektronik-Störungen machen selbst vor dem S80 nicht halt, auch Zahnriemenprobleme und entsprechend deftige Motorschäden kommen vor. Gelegentlich ist der Generator defekt oder die Batterie aus anderen Gründen entladen, auch die Wegfahrsperre hat gelegentlich ihre Tücken.



Volvo 940/Volvo 960

Bauzeit: 1990 bis 1998

Motoren: von 109 (2.4 TD) bis 204 PS (3.0)

DAT-Preise: von 1200 bis 13 500 Euro

▸ **Nutzwert** Immerhin – Lenkrad und Räder sind rund, doch sonst überwiegen gerade Linien. Das Raumangebot ist üppig, Sitze und Sitzposition enttäuschen auch auf Langstrecken nicht. Stets auf der Höhe der Zeit: das Sicherheitspaket. ABS war zwar erst ab 92 für alle Modelle serienmäßig, doch Fahrer- und Beifahrerairbag folgten gleich danach, und mit dem Facelift 96 und der Umbenennung in S- und V90 kamen auch Sidebags.

▸ **Fahrspaß** Erhöhten Genuss versprechen die starken, leider auch durstigen Sechszylinder. Vom recht anfälligen Diesel ist eher abzuraten, zumal die für das typische Volvo-Feeling vollkommen ausreichenden 2,0- und 2,3-l-Vierzylinder wesentlich preiswerter zu bekommen sind und das schwammige Fahrwerk weniger überfordern.

▸ **Zuverlässigkeit** Generell sind Pannen selten, doch auch beim kantigen Schweden gilt: Vorsicht vor Turbos. Das betrifft den 940 sowie die Diesel, die häufig an durchgebrannten Zylinderkopfdichtungen oder gar gerissenen Köpfen kranken. Anfällig ist auch der Keilriemensalat der Diesel, bei den Benzinern gilt es, den Zahnriemen im Auge zu behalten. Typischer Ausfallgrund: das Relais der elektrischen Kraftstoffpumpe.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Egal ob 80 oder 940/960 – beide Modellreihen verfügen über eine gute Rostvorsorge und stabile Antriebswellen. Ansonsten fällt der neue S80 mit defekten Vorderachsen, erhöhtem Lenkungsspiel und Ölverlust auf. Das alte Modell war da etwas solider.

Licht

Gute Durchschnittswerte bei der Hauptuntersuchung erzielt die Einstellung des Abblendlichts. Doch die übrigen Leuchten, vorn wie hinten, können sich nicht ins rechte Licht setzen.



Ein Schiff wird kommen: 9er-Kombis sind gesuchte Raumgleiter

Bremsen

Abgesehen von gelegentlich zu hohem Scheibenverschleiß, lässt sich der S80 nichts vorwerfen. 940 und 960 dagegen kämpfen mit der Handbremse und ab dem elften Jahr drastisch zunehmenden Bremsschlauchdefekten.

Umwelt

Keinerlei Beanstandungen beim S80, aber an den alten Modellen fallen gelegentlich undichte Spritsysteme und sehr oft die Auspuffanlagen auf – gerade bei jüngeren Fahrzeugen.

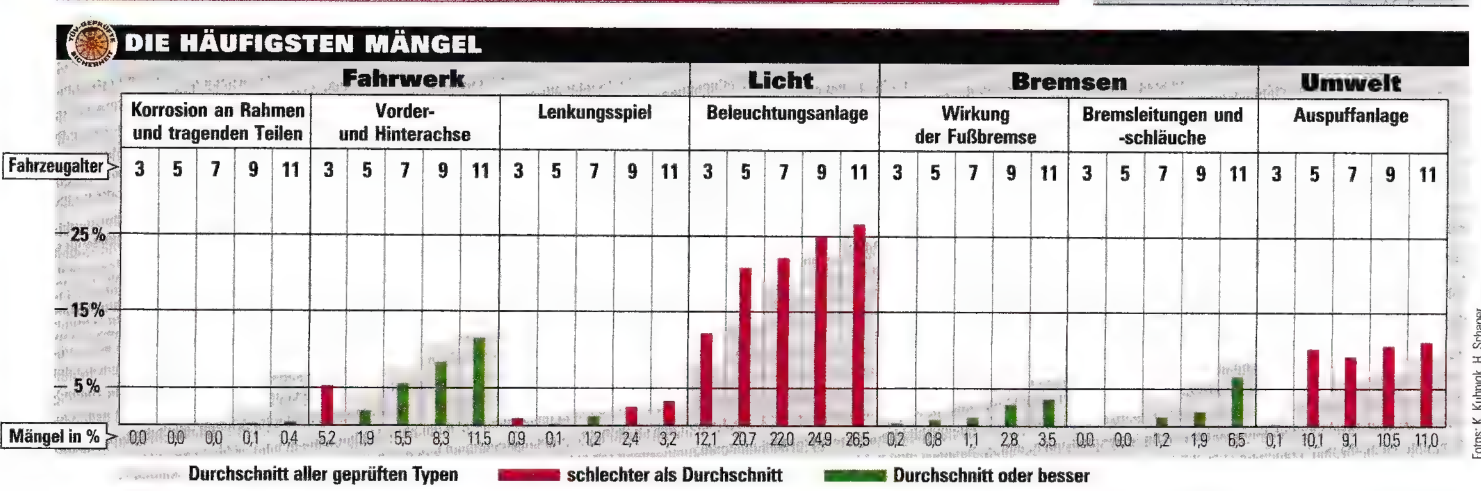
FAZIT Das alte Modell 940/960 macht eine gute Figur – bis auf die rostenden Auspuffanlagen und Beleuchtungsmängel. Nicht so überzeugend der neue S80 bei seinem TÜV-Debüt: Vor allem die Vorderachsen sollte man sich als Gebrauchtwageninteressent genau ansehen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	S80	Ø	940/960	Ø	940/960	Ø	940/960	Ø	940/960	Ø
ohne Mängel	73,2	75,8	54,1	60,5	48,3	48,7	41,6	40,0	34,8	32,9
leichte Mängel	19,7	18,6	37,1	28,6	40,7	34,6	41,1	38,0	42,8	40,1
erhebliche Mängel	7,1	5,6	8,8	10,9	11,0	16,7	17,3	22,0	22,4	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, H. Schaper



Frauenliebling oder Kultauto? Fest steht: Mit dem Lupo kommen Anfänger wie Rennfahrer gleichermaßen klar

Dackelblick und treue Seele



VW Lupo

Bauzeit: **1998 bis heute**

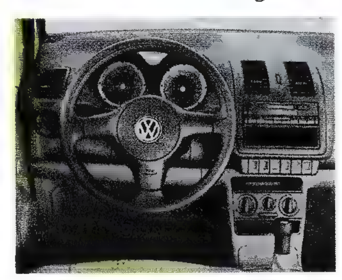
Motoren: **von 50 (1.0) bis 125 PS (GTI)**

DAT-Preise: **von 4500 bis 12 500 Euro**

Bunt, na und? Bonbon-Lackierungen gibt es öfter als gedeckte Töne, gefragt sind Benziner zwischen 50 und 75 PS

▸ **Nutzwert** Auch wenn es nicht so aussieht – im Lupo, der auf einer verkürzten Polo-Bodengruppe gebaut wird, können auch vier Erwachsene einigermaßen sitzen. Nur Gepäck sollten sie nicht dabeihaben, denn den Kofferraum hat VW vergessen – nur 130 Liter entsprechen Handtaschenformat. Dafür sind die Vordersitze sehr bequem, der Geräuschpegel liegt niedrig, und der Raumeindruck ist eher luftig – erst recht mit dem gegen Aufpreis lieferbaren Faltdach. Unbefriedigend: Zwar sind zwei Airbags in jedem Lupo an Bord, aber Seitenairbags lässt sich VW heute noch – mit 250 Euro – bezahlen. Dito ABS für alle Motoren unter 100 PS (außer 3L TDI).

▸ **Fahrspaß** Im Einliter mit 50 PS kommt keine rechte Freude auf, dafür ist der Lupo zu schwer. 400 Kubikzentimeter mehr und 60 PS machen eine Menge aus. Besonders sparsam ist allerdings keiner der Benziner, das ist eher Sache des ersten serienmäßigen Drei-Liter-Autos, des Lupo 3L TDI. Drei Liter sind tatsächlich machbar, ohne dass man gleich zum Verkehrshindernis wird. Leider ist die Spardose defektanfällig, sodass ein SDI unterm Strich für Vielfahrer interessanter sein dürfte. Und besser auf der Straße liegt, denn die Qualitäten des Lupo-Fahrwerks kommen mit den dünnen Reifchen des 3L gar nicht zur Geltung.



Erfreulicher Anblick: Gestaltung und Anmutung des Cockpits auf hohem Niveau

▸ **Zuverlässigkeit** Noch in guter Erinnerung sind eingefrorene Motoren – was alle Benziner außer GTI betrifft. Die Zahnriemen verdienen Beachtung, auch die richtige Ölsorte für die sehr anspruchsvollen TDI mit 61 und 75 PS. Der Drei-Liter-Lupo macht mitunter seltsame Motorgeräusche, auch fliegen Turbolader auseinander und neigt das Direktschaltgetriebe zum Ruckeln. Typisch VW: defekte Fensterheber, schwergängige Türschlösser und wackelnde Sitze. Und an den Baujahren 99 und 00 versagen reihenweise die Zündanlass-Schalter. Ein Rückruf betraf die Baujahre 98 bis 00 wegen defekter Unterdruckleitung zum Bremskraftverstärker.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Dank Verzinkung kein Rost, stabile Achsen und spielfreie Lenkung. Aber bei den Baujahren ab 2000 und jünger zeichnet sich eine Tendenz zu Ölverlust ab, der Durchschnittswert wird signifikant überschritten.

Licht

Alles paletti, alle Einzelwertungen fallen deutlich besser als beim Durchschnitt aus.



Spart nur am Sprit: Der 3L TDI ist teuer bei Wartung und Reifen

Bremsen

Zuerst einmal die gute Nachricht: Die Bremsschlauch-Misere hat VW beim Lupo jetzt überwunden. Dafür bereitet nun aber der Bremskraftregler bereits bei jungen Fahrzeugen gelegentlich Ärger, und in beiden Jahrgängen treten gehäuft verschlissene Bremsscheiben auf.

Umwelt

Undichtigkeiten an der Kraftstoffanlage sind absolut unbekannt, selbst an den dafür prädestinierten Dieseln. Auch die Auspuffanlage zeigt nur 20 Prozent der Mängelhäufigkeit des Durchschnitts aller geprüften Fahrzeuge.

FAZIT Der Lupo rettet die Ehre von VW. Zwar schneidet die Wolfsburger Kurzware prozentual nicht am besten ab, offenbart aber die wenigsten typischen Mängel. Nur beim ansteigenden Ölverlust und den schon früh verschleißenden Bremsscheiben muss VW nochmals ran.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Lupo	Ø	Lupo	Ø		Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	76,5	75,8	71,2	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	18,1	18,6	21,6	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	5,4	5,6	7,2	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

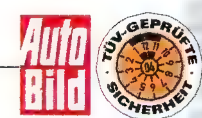
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter (3, 5, 7, 9, 11 Jahre); Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Gruppe	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,8	1,4	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,1	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	5,5	7,6	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,8	1,2	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,0	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,2	0,9	–	–	–

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: K. Kuhnigk, U. Sonntag



Im Prinzip hat der Polo das Gleiche geschafft wie der Golf: Fällt sein Name, denkt niemand mehr an die Sportart

Eigentlich ein Großer



VW Polo (Typ 6N/6KV)

Bauzeit: 1994 bis 2001

Motoren: von 45 (1.05) bis 125 PS (GTI)

DAT-Preise: von 2500 bis 12 500 Euro

▸ **Nutzwert** Mit dem Polo III oder 6N, wie er offiziell heißt, begann 1994 die Neuzeit. Nun waren Servolenkung, Zentralverriegelung und all die feinen Komfortextras lieferbar, welche die Franzosen bereits seit Jahren hatten. Dazu viel Platz vorn und endlich ausreichenden hinten, nicht gerechnet die neue, auf dem Seat Cordoba basierende Stufenheckversion Classic und der Kombi. Auf hohem Niveau: Sitze und Verarbeitung der leider sehr schmutzempfindlichen Materialien.

▸ **Fahrspaß** Das Fahrwerk ist handlich – sofern die meist aufpreispflichtige Servolenkung montiert ist. 55 oder 60 PS sollten es schon sein, um gut voranzukommen – die dürfen auch gern aus einem der Diesel stammen.

▸ **Zuverlässigkeit** Anfangs galt der 6N als zuverlässigster VW überhaupt, inzwischen sind aber doch einige Schwachstellen bekannt geworden. Teuerste ist das Getriebe, das zusammen mit der Kupplung oft Verschleiß zeigt. Überhitzungen gehen aufs Konto hängender Thermostaten oder defekter Lüfter. Lästig im Alltag: klemmende Türschlösser, defekte Schiebedächer und Wischermotoren. Und nicht vergessen: Auch die 1,0- und 1,4-l-Polo-Motoren können einfrieren.



VW Polo (Typ 86C)

Bauzeit: 1981 bis 1994

Motoren: von 40 (0.9) bis 113 PS (G40)

DAT-Preise: bis 3000 Euro

▸ **Nutzwert** Der alte Polo ist zwar stabil und ein Wenigroster, aber auch sehr eng. Seine Sitze, sofern noch nicht durchgesessen, sind jedoch sehr bequem und auch auf Urlaubsreisen auszuhalten. Seinerzeit ungewöhnlich: das Steilheck, das Kombiqualitäten besitzt. Auch wenn viele das so genannte Polo Coupé attraktiver finden.

▸ **Fahrspaß** Weil die kleinen 40- und 45-PS-Motörchen auch im alten Polo überfordert sind, ist der sogar sparsamere 1,3-Liter mit 55 PS die bessere Wahl. Es muss ja nicht unbedingt der rasante G40 mit 113 PS in der Kat-Version sein. Das Fahrwerk jedoch ist unhandlich, schiebt in Kurven vehement über die Vorderräder und verlangt mangels Servo sehr hohe Lenkkräfte. ABS ist übrigens ein Fremdwort im alten Polo.

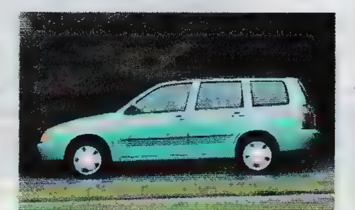
▸ **Zuverlässigkeit** Liegen gebliebene Polo lassen sich meistens mit Schraubendreher oder Kontaktspray wieder fit machen. Ärgerlicher ist Ölverlust oder eine undichte Wasserpumpe. In der Vor-Kat-Ära tritt auch oft Öl an den Benzinpumpen aus. Ruckeln die Vergasermotoren, liegt es oft an undichten Vergaserflanschen. Seltener: poröse Zündkabel oder undichte Wasserschläuche. Häufiger: schwergängige Kupplungsseile und oxidierte Kabelstecker – auch für die ist Kontaktspray bestens geeignet.

Fahrwerk

Ölverlust lautet das zentrale Thema, auch bei Dreijährigen. Und beim alten Modell (Typ 86C) ist es die Vorderachse, die wegen ihrer Mängelhäufigkeit aus dem Rahmen fällt. Solide: Lenkung und Korrosionsschutz.

Licht

Erfreulich sind die haltbaren Scheinwerfer. Bei den Dreijährigen stimmt die Einstellung öfter nicht, und bei den Fünf-, Sieben- und Neunjährigen hapert es an den Rückleuchten. Gute Noten erhalten die Blinker.



Sonderbar: Der Polo Variant ist wenig gefragt, ohne Kombi-Zuschlag zu haben

Bremsen

Dreijährige ohne Probleme, danach hoher Bremsscheibenverschleiß und bei den Siebenjährigen zahlreiche defekte Bremskraftregler. Die Neun- und Elfjährigen bremsen passabel, haben aber sehr oft defekte Bremsschläuche und korrodierte Bremsleitungen.

Umwelt

Drei Jahre hält der Auspuff, dann schnellt die Mängelquote hoch. Bei den alten Modellen öfter Undichtigkeiten an der Kraftstoffanlage.

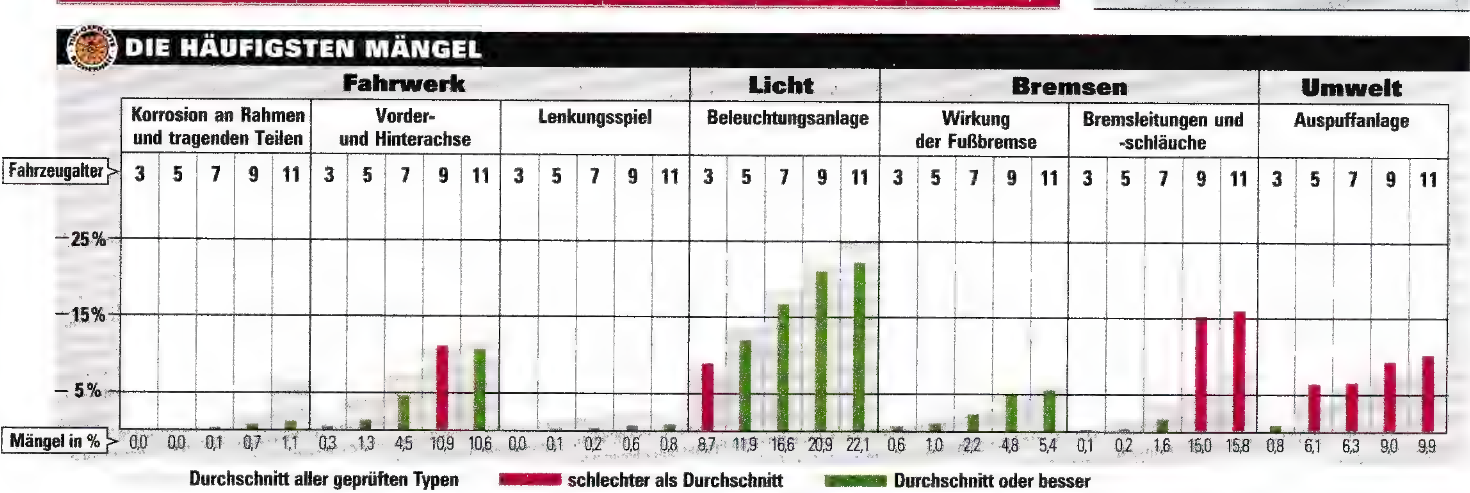
Der alte Polo hat massive Probleme mit den Bremsschläuchen, was sich auch auf die Gesamtmängelquote auswirkt. Der 94 eingeführte 6N ist da deutlich haltbarer, abgesehen vom Bremskraftregler. Gut präsentiert sich das neue Modell (6KV) beim ersten TÜV-Termin

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Polo (6KV)	Ø	Polo (6N)	Ø	Polo (6N)	Ø	Polo (86C)	Ø	Polo (86C)	Ø
ohne Mängel	76,1	75,8	61,8	60,5	49,6	48,7	35,6	40,0	32,6	32,9
leichte Mängel	19,6	18,6	29,8	28,6	36,0	34,6	41,4	38,0	42,6	40,1
erhebliche Mängel	4,3	5,6	8,4	10,9	14,4	16,7	23,0	22,0	24,8	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: S. Gehrt, H.-J. Mau, U. Sonntag





Bestnoten beim TÜV, aber im Alltag lässt die oft beschworene VW-Qualität doch arg zu wünschen übrig

Immer wieder Zahnriemen



VW Golf IV/VW Bora

Bauzeit: 1997 bis 2003

Motoren: von 68 (SDI) bis 240 PS (R32)

DAT-Preise: von 5500 bis 20 000 Euro

▸ **Nutzwert** Gegenüber seinem Vorgänger legte der Golf IV nur äußerlich zu, innen wurde es eher enger. Dafür sind die Materialien top, und die Verarbeitung passt. Umfangreich ist das Sicherheitspaket, serienmäßig mit ABS und mit vier Airbags, seit 2000 sind auch Kopfairbags lieferbar. Etwas knapp: der Kofferraum – doch VW will ja auch den Variant verkaufen. Wie von seinen Vorgängern gewohnt, führt der Bora ein Schattendasein.

▸ **Fahrspaß** Handlich und straff liegen Golf IV und seine Ableger auf der Straße – der Komfort kommt dabei nicht zu kurz. Schon der Basisbenziner mit 75 PS bietet genügend Temperament, auch der schwächste Diesel mit 68 PS zeigt stämmigen Durchzug. Mehr Musik wohnt den diversen TDIs mit bis zu 150 PS inne.

▸ **Zuverlässigkeit** Dreh- und Angelpunkt sind die Zahnriemen, besonders beim Diesel. Dazu gilt die Kupplung als Schwachstelle, Zündschalter und Wegfahrsperre legen gelegentlich den Golf lahm. Eher lästig: schwergängige Türschlösser, defekte Fensterheber, undichte Scheibenwaschanlage oder wackelnde Sitze. Wichtig: Für defekte Luftmassenmesser (TDI) gewährt VW nun erweiterte Kulanz.



VW Golf III/VW Vento

Bauzeit: 1991 bis 1996 (Cabrio: 2002)

Motoren: von 60 (1.4) bis 190 PS (VR6)

DAT-Preise: von 1500 bis 20 500 Euro

▸ **Nutzwert** Vom Golf III gab es erstmals einen Variant und (sogar bis 2002) ein Cabrio . Doch schon das Raumangebot der normalen Limousine lässt kaum Wünsche offen, auch der Kofferraum ist größer als beim Nachfolger Golf IV. Die Sitze sind sehr gut, beinhalten ab 95 gegen Aufpreis sogar Seitenairbags. Frontairbags waren seit Ende 92 gegen Aufpreis lieferbar, ab Mitte 95 serienmäßig. Und im Oktober 96 gelangte auch noch ABS in die Serienausstattung.

▸ **Fahrspaß** Erstmals gab es in einem Kompaktwagen einen 2,8-l-Sechszylinder mit 174 PS – den VR6. Der wird – natürlich nur original – heute bereits gesucht. Doch normalerweise spielt sich Golf fahren zwischen 75 und 90 PS ab, obwohl auch der 60-PS-Motor recht gut geht. Gewohnt sparsam, aber sehr unkultiviert: die TDIs mit 90 oder 110 PS. Dafür sind die zuverlässiger als die Wirbelkammer-Diesel mit 64, 68 oder 75 PS.

▸ **Zuverlässigkeit** Der López-Effekt – das Sparen an den Zulieferern – rächt sich: Kaum ein Teil, das nicht kaputtgeht. Teuer wird's bei Zahnriemen, Getriebe, Auspuffanlage inkl. Kat (TDI) oder wenn erlahmte Schlauchschellen das Kühlwasser rauslassen und anschließend der Motor überhitzt – schließlich wurde auch die Temperaturwarnlampe eingespart.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Eitel Sonnenschein beim Golf IV, und auch der Iller hält meistens genügend Abstand zu den Durchschnittszahlen. Nur die Hinterachse des Golf III macht Probleme. Rost hat er zwar objektiv wenig, aber mehr als andere VW-Modelle.

Licht

Kaum Auffälligkeiten, bis auf die Rückleuchten des Golf III. Sie warten in allen Jahrgängen mit zweistelligen Mängelraten auf. Besonders gut bei beiden Modellen: die Blinker.



Golf mit Rucksack: Der Bora ist trotz besserer Ausstattung nicht so beliebt

Bremsen

Der Vierer kann im Bremsenkapitel überzeugen. Nicht so der Dreier: defekte Bremskraftregelung und Bremsschläuche – lange Jahre ein Dauerthema bei VW. Steigende Tendenz auch bei Bremsleitungsmängeln.

Umwelt

Keine Probleme beim Vierer, beim Golf III hingegen durchschnittliche Mängelquoten. Solide bei beiden Modellen: die Kraftstoffanlage.

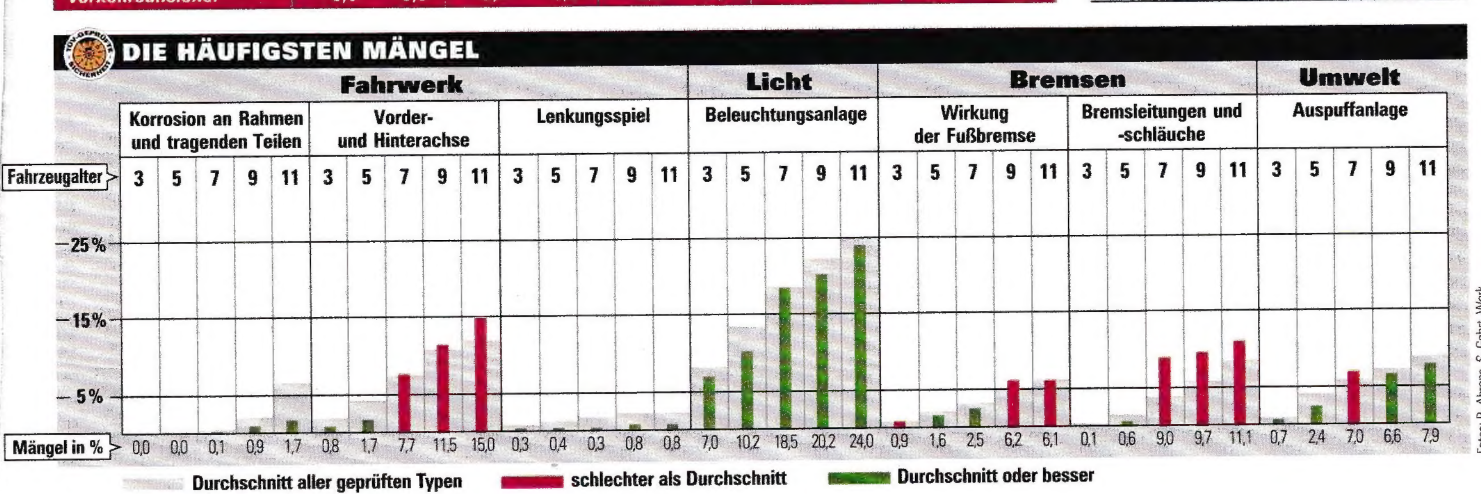
FAZIT Der Golf IV macht beim TÜV in beiden geprüften Jahrgängen eine gute Figur. Nicht ganz so gut, aber immer noch durchschnittlich schneidet der Golf III ab. Besonderes Augenmerk sollte der Gebrauchtwagenkäufer dennoch auf die Hinterachse und die Bremsschläuche legen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Golf IV	Ø	Golf IV	Ø	Golf III	Ø	Golf III	Ø	Golf III	Ø
ohne Mängel	79,4	75,8	68,8	60,5	47,6	48,7	40,4	40,0	34,6	32,9
leichte Mängel	16,6	18,6	24,3	28,6	34,9	34,6	37,1	38,0	39,3	40,1
erhebliche Mängel	4,0	5,6	6,9	10,9	17,5	16,7	22,5	22,0	26,0	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: B. Ahrens, S. Gehrt, Werk



DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Keine besonderen Vorkommnisse. Fahrwerk und Lenkung glänzen mit Solidität, selbst der bei VW sonst häufige Ölverlust tritt nur in begrenztem Umfang auf. Und Rost ist beim verzinkten Beetle ohnehin kein Thema.

Licht

Mit der Einstellung seines Abblendlichts hat der New Beetle so seine Probleme, auch die Scheinwerfer selbst werden etwas häufiger als beim Durchschnitt beanstandet. Sonst ist die Beleuchtungsanlage unauffällig.



Offen gestanden: Das Cabrio soll – auch als Diesel – den Verkauf ankurbeln

Bremsen

Etwas schlechter als der Durchschnitt: die Wirkung der Fußbremse hinten. Durchschnittlich: die Bremsleitungen und -schläuche. An der Handbremse gibt es nur wenige Mängel. Und auch die Bremsscheiben sind verschleißfest.

Umwelt

Keine Probleme an Auspuff- und Kraftstoffanlagen.

FAZIT Generell lässt sich der Golf-IV-Plattform unter dem Beetle kaum etwas vorwerfen. So fällt auch die Quote mängelfreier Fahrzeuge nahezu gleich aus. Doch bei der Einstufung „erhebliche Mängel" schneidet er schlechter ab. Das liegt vorrangig an der Fußbremse hinten.

Jedem Rausch folgt ein Erwachen – auch dem New Beetle laufen nun langsam die Lifestyle-Leute weg

Von wegen läuft und läuft



VW New Beetle

Bauzeit: **1998 bis heute**

Motoren: **von 75 (1.4) bis 225 PS (RSI)**

DAT-Preise: **von 6900 bis 15 500 Euro**

Design oder Nichtsein: Die Form ist unverwechselbar, im Auto-Alltag allerdings absolut unpraktisch

▸ Nutzwert Großer Wagen – wenig Platz, so die Kurzbeschreibung. Tatsächlich bieten im New Beetle nur die vorderen Plätze genügend Bewegungsfreiheit, dies jedoch in üppigem Umfang. Die hintere Bank dagegen ist schmal, zudem in der Kopffreiheit begrenzt. Wie das dürftige Kofferraumvolumen – 209 Liter im schlecht beladbaren Gepäckabteil sind ein schlechter Witz. Weniger lustig: Die reichlich im Innenraum verteilten Kunststoffe sehen zwar gut aus, beginnen aber schon früh zu klappern und erhöhen so den ohnehin beträchtlichen Geräuschpegel. Unbedingt erforderlich: eine elektronische Einparkhilfe. Denn unübersichtlicher als der New Beetle ist kaum ein Fahrzeug. **▸ Fahrspaß** Mit seinen großen 16-Zoll-Rädern liegt der New Beetle gut auf der Straße, erfordert aber gewisse Zugeständnisse beim Federungskomfort. Störend: spürbare Seitenwindempfindlichkeit, fast wie bei seinem Ahnen, dem echten VW Käfer. Nachlassendem Kaufinteresse begegnete VW in den letzten Jahren mit immer neuen Motorvarianten, wobei sich das größte Interesse zwischen dem Zweiliter und den beiden TDIs aufteilt. Gesteigertes Antriebsvergnügen bietet der 1,8-l-Turbo oder der V5, wogegen die als Einstiegsmodelle gedachten, aber dennoch teuren 1,4- und 1,6-Liter es ein wenig an Souveränität im Umgang mit dem gewichtigen Rundstück vermissen lassen. Wobei sie damit dem Vorbild von einst nahe kommen. **▸ Zuverlässigkeit** VWs Gleichteile-Prinzip beschert dem New Beetle die gleichen Mängel wie Golf und Co: defekte elektrische Fensterheber, wackelnde Sitze, Probleme mit den Zahnriemen (TDI) und erhöhter Ölverbrauch des Zweiliter-Benziners. Außerdem kann die Hupe verstummen, und die Baujahre 98 und 99 hatten nicht immer die optimale Lackqualität. Rückrufe gab es 2001 wegen des ABS-Steuergeräts und 2002 wegen Problemen mit der Nockenwellenverschraubung der Pumpe-Düse-TDIs.



Lizenz zum Knacken: Die Kunststoffwüste neigt zu störenden Geräuschen

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre New Beetle	3 Jahre Ø	5 Jahre	5 Jahre Ø	7 Jahre	7 Jahre Ø	9 Jahre	9 Jahre Ø	11 Jahre	11 Jahre Ø
ohne Mängel	79,2	75,8	–	60,5	–	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	15,7	18,6	–	28,6	–	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	5,1	5,6	–	10,9	–	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk: Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse	Fahrwerk: Lenkungsspiel	Licht: Beleuchtungsanlage	Bremsen: Wirkung der Fußbremse	Bremsen: Bremsleitungen und -schläuche	Umwelt: Auspuffanlage
Fahrzeugalter	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11
Mängel in %	0,0 – – – –	0,7 – – – –	0,1 – – – –	7,4 – – – –	1,1 – – – –	0,1 – – – –	0,4 – – – –

Skala: 5 % – 15 % – 25 %

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: H. Schaper, U. Sonntag, Werk

VW PASSAT



Wolfsburgs Bürgermeister macht nach außen auf solide, doch unterm Blech steckt leider der Fehlerteufel

Passat patzt mit Pannen

VW Passat (Typ 3B)

Bauzeit: **1996 bis heute**

Motoren: **von 90 (TDI) bis 275 PS (W8)**

DAT-Preise: **von 4900 bis 26 900 Euro**

▸ Nutzwert Über 70 Prozent bevorzugen den Variant, sind also auf den Kofferraum fixiert. Dabei bietet das Stufenheck ebenfalls genügend Gepäckraum und ist dazu deutlich preiswerter. Wer den Vorgänger nicht kennt, wird auch mit dem Platzangebot auf den bequemen Sitzen zufrieden sein. Serienmäßig seit Modellstart an Bord: ABS und vier Airbags.

▸ Fahrspaß Wer Passat sagt, meint auch TDI – über die Hälfte der Baureihe dieselt. Nicht besonders kultiviert, aber dafür sparsam. Von den Benzinern ist der 1,6-Liter sehr verbreitet, der völlig ausreicht. Eine seltene Randerscheinung: der Achtzylinder.

▸ Zuverlässigkeit Problempunkt Nummer eins ist natürlich die Vorderachse, die knackend und knarrend Verschleiß ankündigt. Von den Motoren sind die TDIs mit Vorsicht zu genießen, Zahnriemenprobleme, geplatzte Turbolader und defekte Luftmassenmesser locken den Passat öfter in die Werkstatt, als es seinen Fahrern lieb sein kann. Außerdem kann sich die Verkleidung der Motorunterseite lockern oder gar unter die Räder kommen. Drinnen müssen sich vor allem schwere Fahrer vorsehen – das Sitzgestell kann brechen.

VW Passat (Typ 35I)

Bauzeit: **1988 bis 96**

Motoren: **von 68 (1.9 D) bis 174 PS (VR6)**

DAT-Preise: **von 500 bis 5900 Euro**

▸ Nutzwert Mehr Platz bietet keiner. Die Bewegungsfreiheit im Passat hält locker mit jener der alten, gewaltigen Mercedes S-Klasse mit, das Kofferraumvolumen annähernd auch. Schon in der bei uns wenig beliebten Stufenheckversion – oft als Römertopf belächelt. So erreichte der Variant-Anteil bei uns stolze 86 Prozent. Wichtigste Modelländerung: das Facelift von 93, ab dem Frontairbags und ABS zur Serienausstattung gehörten.

▸ Fahrspaß Guter Tipp: die 1,8-l-Benziner mit 75 oder 90 PS, die genügend Kraft bei niedrigem Verbrauch bieten. Auch überlegenswert sind die zwar antiken, aber unverwüstlichen (weil mechanisch gesteuerten) Diesel. Und ab 93 war erst der 90-PS-TDI im Angebot, später auch die 110-PS-Version. Wenig gefragt: die 16-Ventiler und der durstige VR6.

▸ Zuverlässigkeit Diese Passat-Baureihe führte Ende der Achtziger erstmals wieder zu Zweifeln an der VW-Qualität: hakelige oder ganz defekte Getriebe, wackelnde oder gebrochene Sitze, Dieselmotoren, aus denen die Wirbelkammern herausfielen, und lockere Riemenscheiben. Nicht zu vergessen die allgemein bescheidene Verarbeitungsqualität, die sich als Klappern, Wassereinbruch oder schwergängige Schlösser äußert.

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Dem aktuellen Passat verhageln Mängel an der Vorderachse die Bilanz, außerdem machen seine Antriebswellen und erhöhtes Lenkungsspiel Ärger. Beim Vorgänger hingegen ist die Aufhängung der Hinterachse auffällig.

Licht

Schadhafte Scheinwerfer und Rückleuchten beim Senior-Passat, die Einstellung liegt im Mittel. Beim aktuellen Typ krankt es an der Einstellung, hinzu kommen Mängel an Blinker und Warnblinker.



Für die Kombi-Nation: In Deutschland sind 70 Prozent aller Passat Variant

Bremsen

Bei den Alten mangelt es an Bremswirkung der Hinterachse, außerdem am Bremskraftregler, an den Bremsleitungen und vor allem den -schläuchen. Letzteres auch beim Neuen, dazu hoher Bremsscheibenverschleiß.

Umwelt

Die Auspuffanlagen sind an den Neuen recht haltbar, bei den Kraftstoffanlagen der jüngeren Passat zeigen sich selten Undichtigkeiten. Nur durchschnittlich: der Auspuff der älteren Exemplare.

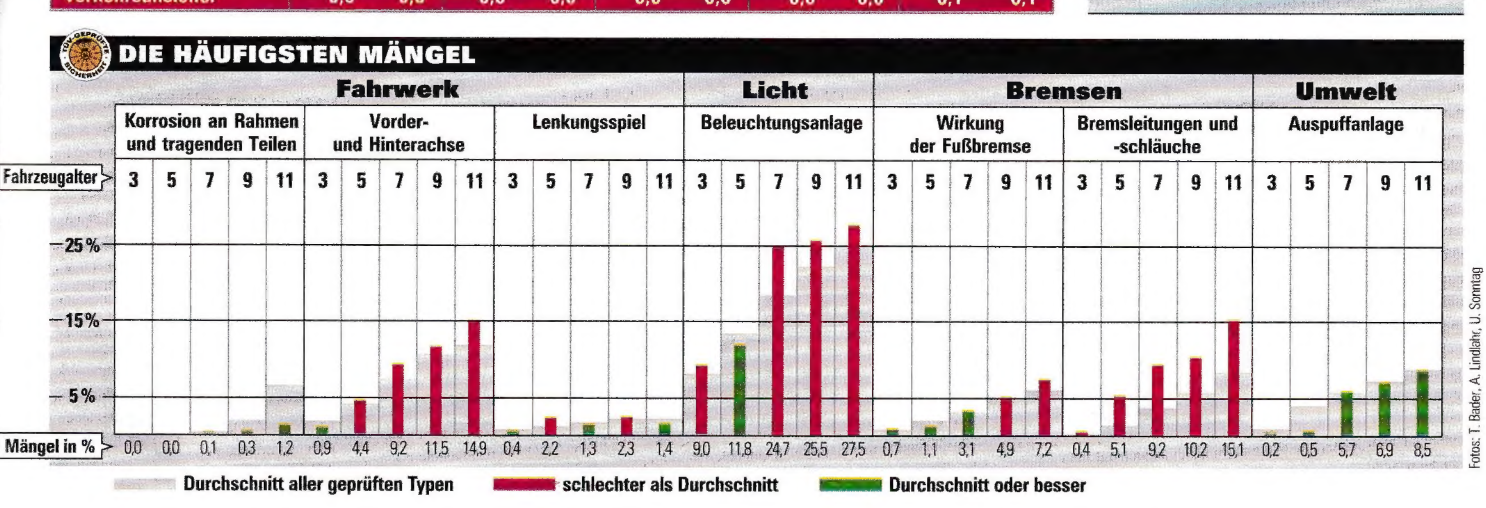
FAZIT Weder das alte noch das neue Modell können TÜV-Spitzenplätze belegen. Beim alten gibt es Probleme mit der Hinterachse, den Bremsleitungen und -schläuchen; beim neuen sind Antriebswellen, Vorderachse, Bremsschläuche und -scheiben mängelbehaftet.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Passat (3B)	Ø	Passat (3B)	Ø	Passat (35I)	Ø	Passat (35I)	Ø	Passat (35I)	Ø
ohne Mängel	74,1	75,8	61,1	60,5	41,1	48,7	36,7	40,0	28,6	32,9
leichte Mängel	20,6	18,6	27,1	28,6	40,3	34,6	41,2	38,0	43,0	40,1
erhebliche Mängel	5,3	5,6	11,8	10,9	18,6	16,7	22,1	22,0	28,3	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: T. Bader, A. Lindlahr, U. Sonntag



Von wegen Wolfsburger Wertarbeit – die in Portugal montierte Großraumlimousine ist erst ab Baujahr 99 gut

Kolossaler Klapperkasten



VW Sharan

Bauzeit: **1995 bis heute**

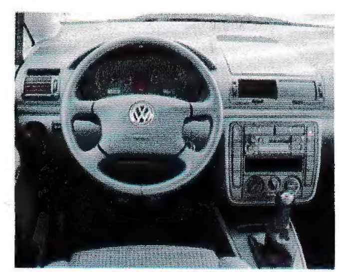
Motoren: **von 90 (TDI) bis 204 PS (V6)**

DAT-Preise: **von 5500 bis 25 000 Euro**

Nasenkorrektur: Nach dem Facelift im Herbst 2000 wirkt der Sharan dynamischer, bietet mehr Serienausstattung

▸ **Nutzwert** Seine Stärke ist der variable Innenraum, bis zu sieben Sitze lassen sich in unterschiedlichen Anordnungen unterbringen. Bei voller Bestuhlung naturgemäß knapp: der Kofferraum. Wer die beiden hinteren, ohnehin beschwerlich zu erreichenden Stühle zu Hause lässt, kann mehr einladen. Etwas zwiespältig: der Komforteindruck – vorn bequem auf großzügigen Sesseln, hinten eher zusammengekauert knapp über dem Boden. Auf hohem Niveau: die Sicherheit. ABS und zwei Airbags bietet jeder Sharan, ab 2000 auch Sidebags. Wichtig für Hitzeempfindliche: Die Klimaanlage gehört erst ab Mitte 96 für alle Modelle zur Serienausstattung.

▸ **Fahrspaß** Das Sharan-Fahrwerk schwimmt auf der weichen Welle, federt komfortabel auch über üble Strecken. Schnelle Richtungswechsel sind dagegen nicht sein Ding, dann kommt der schwere Dampfer arg ins Wanken. Das hohe Gewicht – unter 1,8 Tonnen kommen nur die Magerversionen – verlangt nach kräftigen Motoren, der sonst so durchzugsstarke 90-PS-TDI und der Zweiliter-Benziner mit 115 PS geben im Sharan daher nur eine schwache Vorstellung ab. Besser: TDIs ab 110 PS oder der – durstige – 1,8-Liter-Turbo. Deshalb raten wir auch vom 2,8-Liter-Sechszylinder – womöglich mit Allradantrieb – ab; denn wer besitzt schon eine eigene Ölquelle? Ordentlich Mumm bei günstigem Verbrauch bieten hingegen die ab 2000 angebotenen Pumpe-Düse-TDIs, wenn auch mit deutlichen Abstrichen an der Laufkultur.



Update: Seit 2000 trägt der Sharan ein Cockpit im typischen VW-Look

▸ **Zuverlässigkeit** Bis einschließlich Baujahr 1997 war die Verarbeitung katastrophal, können Verkleidungen abfallen, Polsternähte aufreißen, Teppiche Wellen werfen oder die Klimaanlage stinken. Danach wurde es langsam besser, doch die beliebten TDI-Diesel haben auch weiterhin Probleme mit Zahnriemen, Turboladern oder einem stinkenden, kraftstoffbetriebenen Zuheizer. An den Vierzylinder-Benzinern kann zudem die Motorhalterung brechen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Sharan	Ø	Sharan	Ø	Sharan	Ø		Ø		Ø
ohne Mängel	67,5	75,8	51,1	60,5	45,8	48,7	–	40,0	–	32,9
leichte Mängel	21,6	18,6	31,8	28,6	35,4	34,6	–	38,0	–	40,1
erhebliche Mängel	10,9	5,6	17,1	10,9	18,8	16,7	–	22,0	–	26,9
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DAS TÜV-URTEIL

Fahrwerk

Die Probleme mit der Vorderachse und der Lenkung sind seit langem bekannt, aber längst noch nicht abgestellt. Nur durchschnittlich: Hinterachse und Antriebswellen. Dagegen sehr gut: dichte Motoren.

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts ist meistens okay, aber Scheinwerfer und besonders die Rückleuchten machen sehr oft Probleme. Ebenfalls oft beanstandet: die Blinker und die Warnblinklichtanlage.



Wie ihr wollt: Der Innenraum des Sharan ist hochgradig variabel

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse lässt kaum Kritik zu, auch die Handbremse arbeitet zuverlässig und gleichmäßig. Doch während die Bremsschläuche bei diesem VW nur selten beanstandet werden, machen stattdessen die Bremsleitungen Probleme.

Umwelt

Die Auspuffanlagen der älteren Zweiliter neigen zu Rissen – das zeigt sich auch in einer erhöhten Beanstandungsquote.

FAZIT Die Hauptmängel sind Spurstangen und Traggelenke sowie die Beleuchtung vorn und hinten. Mit diesen Schwerpunkten schneidet der Sharan bei der Hauptuntersuchung auch weiterhin deutlich schlechter ab als der Durchschnitt aller getesteten Fahrzeuge.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,1	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	3,0	5,1	7,0	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	9,7	13,7	11,2	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	10,1	20,2	20,9	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,5	0,8	1,7	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,4	1,2	2,9	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,6	4,7	9,7	–	–

Fahrzeugalter (Spalten); Mängel in % (Werte); Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt aller geprüften Typen — schlechter als Durchschnitt — Durchschnitt oder besser

Fotos: T. Bader, U. Sonntag